

# مفاجآت في أعلى الجو



Looloo

[www.dvd4arab.com](http://www.dvd4arab.com)

تحرير  
أ/ جلال عبد الفتاح  
إشراف  
أ/ حمدي مصطفى



## مقدمة المحرر

يستعرض هذا الكتاب وقائع حقيقية، وأحداثاً صالحة حدثت بالفعل من واقع الحياة، ليس لها أى تفسير على الإطلاق ..

والهدف منها - بجانب التسلية والمعرفة ومتعة القراءة - فتح آفاق جديدة إلى عالم واقعى زاخر بالأحداث، يهوى بالحركة، ويتفاعل بالتغيير. وأيضاً الاطلاع على تجارب الآخرين وأفكارهم فيما يعرض عليهم، وأساليبهم فى مواجهة محن الحياة، وتحريك روح المغامرة والاستكشاف والتساؤل والبحث عن المجهول، وتلمس النبع الصافى من الخيال المبدع الذى يتميز به الإنسان دون كل المخلوقات، واستدعاء كل المعانى الجميلة من التضحية والفروسية والنبالة والسمو، وإعلاء القيم الأصيلة التى تمثل جوهر الإنسان، وسبب وجوده على الأرض، وكيف يمكن للمرء أن يتصرف إذا ما صادفه موقف مشابه، أو حتى أن يقيم سلوكيات الآخرين وأقوالهم بمعيار الإنصاف والشرف والجلال. فضلاً عن الكثير من المعلومات العلمية



أو النادرة أو الغريبة التي يتضمنها نسج كل حدث  
أو موضوع ، بلا إقحام .

كما تشير على المرء ألا يلتصق كثيراً بالماديات على  
حساب المعنويات ، فما لهذا خلق الإنسان .

أيضاً ترشده إلى استكشاف القواعد أو القوانين  
التي تحرك الحياة وتضبطها في كل مجال ، لضرورة  
المواءمة والتكيف والتغيير .. بمعنى آخر ، إدخال المنهج  
العلمي في مسار حياتنا وأسلوب تفكيرنا وتناولنا للأمور ،  
فالحياة ليست فوضى .

والقاعدة الأساسية أن كل شخص لابد أن يجابه  
طوال حياته الكثير من الابتلاءات والاختبارات - شرها  
وخيرها - حتى يظهر أصالة معدنه وحقيقة ما بداخله .

كما أن عليه ألا يعتمد كثيراً على حواسه فقط ، ففي هذا  
العالم من الأحداث والمشكلات ما لا يمكن التوصل إليها  
إلا بإحكام العقل ، أو حتى بالحدس أو بعد النظر أو نفاذ البصيرة .

٢٢ أكتوبر ١٩٩٩

مصر الجديدة

جلال هيك المفتاح

## خطوة واحدة من الموت ..

بقلم : [ سامويل شرايتر ]

كان يوماً رائعاً للطيران ، بسمائه الصافية ، ورياحه  
الخفيفة .

وفي الساعة الحادية عشرة قبل الظهر ، اندفع الطيار  
( جيمس توبن - James Tobin ) بطائرته العسكرية ذات  
المحركين المروحين من طراز ( يو - ٢١ - U-21 ) فوق  
الممر الجوي ، وسرعان ما ارتفع في الجو .

كان ( توبن ) ومساعدته ( روبرت بيرس - Robert Piers ) وهما طياران مدنيان يعملان لحساب طيران  
الجيش الأمريكي ، وفي الثلاثينيات من العمر - يقومان بنقل  
صناديق أسلحة من مطار ( موريسستاون ) الحربي في  
ولاية ( نيو جيرسي ) ، إلى قاعدة ( إيردين ) الجوية في  
ولاية ( ميريلاند ) .

كانت الرحلة روتينية ، تستغرق حوالي خمسين دقيقة ،  
ولكنه كان اليوم الأول لـ ( توبن ) في عمله الجديد ،



كما أنه كان أول طيران له برفقة مساعده  
( بيرس ) وبالنسبة له ( بيرس ) فقد كانت هذه هي  
المرّة الأولى لقيادة طائرة نقل عسكرية من طراز  
« U - 21 » .

عندما كان ( توبن ) يوجه الطائرة للارتفاعات العالية ،  
لاحظ الضوء الأحمر يومض أمامه بصورة متقطعة على  
لوحة أجهزة القيادة ، مما يشير إلى أن هناك خطراً ما في  
باب الشحن .

نظر خلفه من فوق كتفه الأيسر ، وكان الباب مغلقاً .  
وباعتباره ضابطاً سابقاً في الجيش الأمريكي ، قضى  
اثنى عشرة سنة في قيادة الطائرات الحربية ، بما فيها  
طائرات الهليكوبتر في حرب فيتنام ، فقد تعود على مثل  
هذه الأعطال القليلة الأهمية .

وعندما أصبحت الطائرة على ارتفاع تسعة آلاف قدم  
-حوالي 2743 متراً - واستقامت في مسارها المحدد ، طلب  
من ( بيرس ) أن يتولى قيادة الطائرة ، قائلاً :



كانت الرحلة رائعة في بدايتها مع رياح خفيفة



— « من الأفضل أن أذهب وألقى نظرة ، والتأكد من سلامة الصناديق » .

كان (توبن) يعرف أن المقبض المثبت أعلى الباب لابد أن يتجه نحو زاوية معينة ، إذا ما كان الباب مغلقاً . ولكن المقبض لم يكن في الاتجاه الصحيح ، ولذلك أخذ (توبن) في فحص المحاور العلوية ، والمفصلات السفلية للباب دون أن يلمسه .

وفي لحظة خاطفة انفتح الباب للخارج ، ووجد (توبن) نفسه منقلباً في الفراغ العاصف . اعتقد أنه يطير خارج الطائرة ، حينما كان جسمه يمتطي لوحة تيار الهواء الناتج عن سرعة اندفاع الطائرة . ولكن في طرفة عين أمسكت يده اليسرى بالحبل النازلون الممتد على جانب عتبة المدخل ، والمثبت في باب الشحن .

قذفت رياح ديسمبر الباردة بجسده على دعامة معدنية بجانب السلم ، حيث تلقت ضلوعه الصدمة العنيفة ، ولكنه تمسك بالحبل .

في داخل الطائرة كان (بيرس) مستمتعاً بالشعور بالتحكم في الطائرة ، حينما سمع صوتاً أشبه بفتح نافذة سيارة في طريق سريع . وعندما نظر خلفه لم يجد سوى الفراغ ، حيث كان الباب ، ولكن لم يكن هناك أثر لزميله .



انفتح الباب فجأة ، وأمسك (توبن) بالحبل الممتد على سلم المدخل



كان ( بيرس ) قد واجه من قبل بعض أخطار الطيران ، ولكن لم يكن من بينها هذا الموقف . وغمغم لنفسه :  
« يا إلهي لقد اختفى (توبن) ! » .

ألقي (بيرس) نظرة أخرى على لوحة القيادة ، ثم نظر خلفه ثانية « أهذا جيم ؟ يبدو أنه يصارع الحياة ! » .  
لقد كان كل ما أمكنه أن يراه هو قدم زميله وهي تعلو وتهبط خارج سلم الطائرة . وفي الحال خفض (بيرس) من سرعة الطائرة ، من 35 كيلومتراً في الساعة ، إلى 150 كيلومتراً في الساعة .

كان (توبن) متمسكاً بالحبل بكل قواه ، متشبثاً بالحياة ، حين سيطر عليه إحساس غريب بتفصال ذهنه عن جسده . وسرعان ما شعر بانخفاض سرعة الطائرة ، تلاه انخفاض ضغط الرياح ، فأدرك أن (بيرس) تفهم الموقف ، وعرف كيف يتصرف بسرعة .

استجمع (توبن) كل قواه لتثبيت قدمه اليسرى ببطء شديد وحذر بالغ ، بقائمة كتف الباب ، بينما ظلت يده اليسرى ممسكة بالحبل ، ورأسه إلى أسفل يهتز بفعل الرياح .





لقد أصبح لديه الآن دعامتان آمنتان للمحافظة على الحياة . ولكنه تساعل بينه وبين نفسه « إلى متى يطول الأمر ؟ إن هذا يتوقف تمامًا على تصرف ( بوب ) » .

كان ( توبن ) قد تعرف ( بيرس ) في اليوم السابق لطيرانهما . وأدرك أن لديه معرفة واسعة بالمطارات في شمال ولاية ( نيو جيرسي ) ، فهل يمكن لهذه المعرفة أن تعينه في محنته ؟ بدأ الألم ينتشر في عضلاته المجهدة ، ولكنه قال لنفسه : « تمسك بموقفك يا ( جيم ) ، فربما لم تحن ساعتك بعد للرحيل ! »

قاوم ( بيرس ) رغبة ملحة للذهاب للخلف وسحب زميله داخل الطائرة .

لقد كان ( توبن ) قوى البنية ، يبلغ طوله 186 سنتيمتراً ووزنه 78 كيلوجراماً ، وليس هناك من وسيلة لجذبه حيث يرقد فوق درجات الطائرة ، في مثل هذه الرياح الوحشية . فضلا عن أن ( بيرس ) يعرف أن للطائرة « U-21 » غير مزودة بجهاز للطيران الآلى . « auto pilot » يحفظ توازنها ومسارها المستقيم لحين إنقاذ زميله . ولا يمكن

للطائرة أن تستقر في مسارها أكثر من دقيقة واحدة دون تحكم من الطيار .

وتأكد ( بيرس ) أن الشيء الوحيد المنطقي هو الهبوط بالطائرة بأسرع وقت ممكن . ثم نظر من النافذة ، فأمكنه رؤية وجه توبن وجزءاً من جسده مقلوباً على درجات السلم ، ويعتلى الإجهاد والتوتر في مواجهة الرياح الباردة .

اتصل ( بيرس ) بالراديو بمركز مراقبة الطرق الجوية في ( نيويورك ) « ARTC » « هذه هي الطائرة العسكرية رقم « 882 » ، لدى حالة طارئة ، وعلى الهبوط في الحال ! »

كان ذلك في الساعة الحادية عشرة والرابع صباحاً ، حينما كان ( ديفيد شالر - David Schaller ) جالساً أمام شاشة الرادار في مركز المراقبة الجوية الضخم . وكانت حركة الطيران طفيفة بوجه خاص ، حينما تلقى مكالمة الطائرة « 88 » وأجابه ( شالر ) : « نعم 882 ، إلى أى مستوى تريد الهبوط ؟ » .



أوضح (بيرس) متاعبه قائلًا : « هنا 882 ، على الهبوط بالطائرة تمامًا إلى الأرض . لدى باب الشحن مفتوح ، وهناك شخص متعلق به في الخارج ! »

أما توبن فكان يشعر بانتعاش غريب ، ربما بسبب الارتفاع ، أو ربما بسبب كونه ما زال حيًا .

كانت درجة الحرارة في ذلك الارتفاع ، تصل إلى تسع درجات مئوية تحت الصفر . ولكنه لم يشعر بالبرد باستثناء يديه ، ففي ذلك الصباح - وكما يفعل في كل أيام الشتاء - ارتدى ملابس داخلية صوفية طويلة تحت زى للطيران « long joins » وقال لنفسه : « إنه لمن حسن الحظ ، إذا كان هناك شيء حسن بالنسبة لي هذا اليوم » .

ولكن إلى أي مدى سوف يصمد هذا الحظ الحسن ؟

كانت اتصالات الراديو المتبادلة ما زالت مستمرة بين (شالر) في مركز المراقبة و (بيرس) في الطائرة المنكوبة . اقترح الطيار الهبوط في مطار (سومرسيت - Somerset) شرق ولاية (نيوجيرسي) . وأخذ (شالر) هذا الاقتراح في الاعتبار ، ولكن كان على الطائرة « 882 » أن

تدور لتصل إلى هذا المطار . فهل يمكن للرجل المتدلي خارج الطائرة أن يصمد خلال هذا الدوران الحاد ؟

اقترح (بيرس) مطارًا قريبًا آخر يقع ناحية الغرب ، وقال لـ (شالر) : « سوف أتجه إلى مطار (سولبيرج - هانتردون - Solberg - Hunterdon) . هل يمكنك إرسال سيارة إسعاف هناك ؟ » .

ويقع مطار (سولبيرج) هذا بالقرب من (سومرفيل - Somerville) بولاية (نيوجيرسي) ، عبارة عن ممر من الخرسانة في منطقة جرداء ، ويخلو حتى من برج المراقبة .

شعر (توبن) بالطائرة وهي تميل ببطء ، وبدأت في الهبوط والاحدار التدريجي ، وأصبح تمسكه بموقعه أكثر صعوبة ، ولم يستطع أن يثبت ساقه اليمنى بحرف الباب .

وعلى ذلك تلقت رجله اليمنى والجزء الأسفل من جسمه كل القوة الدافعة للرياح ، والأسوأ من ذلك أن ذراعه اليمنى المتأرجحة ، ظلت تصفق ظهره وكأنها شيء فاقد للحياة .



وسرعان ما أحس بشيء يملأ فمه ويكاد يسد حلقه ،  
وشعر أن جزءاً من داخله يكاد يخرج من فمه ، وحاول قدر  
استطاعته أن يطرد ما ابتلعه . وأجبر ذهنه على التركيز  
في التفكير حول عقلته ، وهي أهم شيء في حياته .

أخذ يفكر في ابنه ( جيمي - Jimmy - 7 سنوات ) ، وابنته  
( كريس - Cluis - 4 سنوات ) ، و( كولين - Collee )  
زوجته ، وهل في إمكانيهم مواجهة متاعب الحياة وحدهم ؟  
وتذكر ( توبن ) أنه في هذا الصباح غادر منزله متعجلاً ،  
بعد أن ألقى تحية سريعة ، وقال لنفسه : « إننا حتى لم  
نستطع تبادل الوداع اللائق ! »

وهناك في مركز مراقبة ( نيويورك ) ، كان ( شالر )  
قد أفسح الطريق لـ ( بيرس ) للقيام بهبوط اضطراري ،  
واتصل به :

● - 882 ، المطار يقع على بعد ستة كيلومترات  
ونصف الكيلومتر إلى الجنوب منك .

● - حسن ، وماذا عن الرياح ؟

● - الرياح تهب بزاوية 150 درجة ، وبسرعة ثمانية  
عُقد knot في الساعة « حوالي 14.5 كيلومتر في الساعة »





أكد ( بيرس ) أن ممر المطار أصبح في مجال رؤيته ، حينئذ تمنى له ( شالر ) التوفيق وودعه ، بنفس الطريقة المختصرة المتعارف عليها في حالات الطوارئ .

عندما دق جرس التليفون في مطار ( سولبيرج ) في الساعة الحادية عشرة والدقيقة الخامسة والعشرين قبل الظهيرة ، تلقت المكالمة ( سوزان ناجل - Suzanne Nagel ) - إحدى ثلاثة يمتلكون المطار ويديرونه - وكانت جالسة في غرفة صغيرة تستخدم كمركز للعمليات وغرفة لتتظار في نفس الوقت .

كان المتحدث على الطرف الآخر مسئول من مركز المراقبة الجوية في ( نيويورك ) . وأبلغها أن الطائرة العسكرية رقم 882 سوف تهبط اضطرارياً في مطارها ، وأن هناك شخصاً متدلياً خارج الطائرة .

لم تكن السيدة ( ناجل ) متأكدة تماماً من إفصاح الطريق للطائرة 882 ، بسبب وسقل الاتصالات المحدودة في مطار ( سولبيرج ) . فلقد اعتاد الطيارون نداءها والاتصال بها على موجة راديو خاصة ، ونبذة معينة ،

عندما ينوون الهبوط في مطارها ، وغالباً ما كانوا يفعلون ذلك . فالهبوط في مطار ( سولبيرج ) كان يجري بدون مواعيد مسبقة ، وطبقاً لقواعد الطيران المرئية ليس إلا . وفجأة ظهرت طائرة غير معروفة وهي تومض بأضوائها .

في كابينة قيادة الطائرة 882 أظهرت العدادات لـ ( بوب بيرس ) أن الطائرة تنخفض بمعدل ألف قدم - 305 أمتار - كل دقيقة . وكان عليه - كل بضع ثوان - أن يلقي نظرة خاطفة من فوق كتفه للتأكد من أن ( توبن ) مازال هناك في مكانه . ولكن لم يكن في استطاعته أن يعرف إلى أي مدى سلامة تشبث توبن في موقعه ، أو مدى الضرر الذي أصابه .

لذلك كان على ( بيرس ) أن يجعل هذا الهبوط سلساً وبطيئاً قدر الإمكان .

كان للطائرة عجلتان رئيسيتان للهبوط أسفل الجناحين ، تقع إحداهما أمام المكان المعطى فيه ( توبن ) على سلم باب الطائرة ، بالإضافة إلى عجلة ثالثة أخرى في مقدمة الطائرة .



ظهر ممر الهبوط بوضوح ، فقال ( بيرس ) لنفسه :  
« الآن عليك توجيه الطائرة إلى الاتجاه الصحيح ، وفي  
إمكانك أن تفعل ذلك » .

في تلك اللحظة ظهرت طائرة صغيرة أمام مقدمة  
الطائرة 882 ، متجهة لنفس ممر الهبوط ، فغمغم ( بيرس ) :  
« حسن ، دعه يهبط أولاً ، المطلوب هو الثبات والبطء  
والهدوء » .

لم يكن ( بيرس ) يسمح لنفسه أن يدخل في سباق مع  
أى طائرة على هذا الممر ، فسباقه الوحيد كان مع  
الموت ، والمزيد من الانتباه والحذر يكفلان له كسب  
المعركة . وقام ( بيرس ) بخفض قلابات الأجنحة « Paps »  
استعداداً للهبوط ، مع إزال العجلات ، وقفل صمام  
الوقود .

عندما انخفضت قلابات الهبوط على طول حرقى  
الجناحين ، أثار ذلك دوامة عاصفة من الرياح أشبه  
بالانفجار ، حركت قدم ( توبن ) المشتبكة بالباب . بينما  
أصابته دوامة عاصم المحرك بالغثيان . ونظر بطرف عينه ،

فرأى الممر يقترب منه بسرعة ، إذ كان ينظر مباشرة  
إلى العجلات أسفل الطائرة . وقال لنفسه في صدمة  
مرعبة : « يا إلهى ! إن رأسى سوف يصطدم أولاً » .

حاول ( توبن ) بكل ما تبقى لديه من قوة رفع جسده  
إلى أعلى ، ولكنه لم يستطع . وكمجهود أخير وياقن أدار  
رأسه إلى أقصى زاوية علوية ممكنة .

لحظات ثم لمست العجلات أرض الممر ، وهدرت  
الطائرة على طول الممر المسلح ، وهى تثب بشدة .  
ولكن رأس ( توبن ) كانت بعيدة عن الممر ، إنه  
مازال حياً على أية حال .

ثم كانت هناك مشكلة أخرى ، حيث كانت الإطارات  
المندفعة تقذف بالكثير من الحصى الصغير ، الذى ينطلق أشبه  
بالرصاصة إلى وجهه مباشرة . أصابت حصاة إحدى  
عينيه فألمته ، ولكنه تمسك بموقفه .

فى النهاية انعطفت الطائرة عن الممر إلى طريق  
فرعى ، ثم توقفت الطائرة . ظن ( جيم توبن ) أنه



سيتمكن من الانزلاق من مكانه إلى الأرض ، ولكنه ظل مجمداً في مكانه على السلم ، لا يجرؤ على نزع يده عن الحبل الذي ألقاه طوال محنته .

من نافذة مكتبها ، شاهدت ( سوزان ناجل ) الشخص المعلق بسلم الطائرة فأسرعت لمساعدته . في نفس الوقت الذي كان فيه ( بوب بيرس ) يحاول جذبه لأسفل ، وتمكننا معاً من إزالته إلى الأرض .

كان ( توبن ) يرتجف بشدة وينن من الألم ، وبعد لحظات أخذ في تحريك أصابعه ويديه اليابستين ، ثم ابتسم بمرح وحيوية .

اكتشف الأطباء في مستشفى ( سومرفيل ) وجود كسر في الذراع ، وكدمات وجروح طفيفة .

وفور التئام عظام ذراعه عاد ( توبن ) مرة أخرى إلى الطيران ، ولكن بنظرة جديدة للأمور ، وحب أكثر للحياة . ويقول ( توبن ) : « شاعت حكمة الله أن أبقى . وأعتقد أنني أدرك حكمة الحادث بالنسبة لي الآن . فلقد تعلمت تقدير الحياة في جزئياتها الصغيرة ، والتي كنت

أقبلها كأشياء مفروغ منها ، ولكني لم أعد أفعل ذلك . إن الحياة حقاً رائعة ، وهو إحساس لم أختبره من قبل . »



### بتصرف عن المصدر :

- Flying Magazine , Sep. 1981 . An article by Samuel Schreiner ,

Titled « One Handhold From Death , » .

Reprinted in Reader's Digest ,

Jan . 1982 , N.y. N.Y , U.S.A.



مهارته أو تهوره ، بلا قواعد أو نظم أو قوانين . إلى أن قامت فرنسا عام 1934 بتنظيم أول منافسة على البطولة العالمية قرب باريس .

وبالتكرير وضعت النظم لهذه الرياضة الشهيرة ، وأصبح هناك أكثر من منافسة على البطولة في أوروبا وبريطانيا والولايات المتحدة ، وأنشئت مصانع خاصة لصناعة مثل هذه الطائرات الخفيفة ، بمواصفات معينة .

في عصر يوم الأحد 19 سبتمبر 1981 تجمع أكثر من 40 ألف مشاهد لمتابعة البطولة الدولية في مطار مدينة (بو) . وكان الدور الآن على الطيار السويسري ( إريك مولر - Eric Muller ) ، وهو مهندس معماري ناجح ، في الثامنة والأربعين من عمره ، اجتذبت هوية الطيران الأكروباتي ، وحاز بطولات أوروبية عديدة . وكان من عادة (مولر) أن يفرغ جيوبه من الأقلام والمفاتيح لتخفيض الأخطار إلى أدنى حد ، كما كان يرفع البطارية بعد تشغيل المحرك لتخفيف وزن للطقيرة .

## خاطر بحياته لإنقاذ المتفرجين !

بقلم : [ لورانس شيري ]

كان ذلك خلال المنافسة السنوية الدولية التي تقام في مدينة ( بو Pau ) الفرنسية ، في مقاطعة بيرنيس المطلة على المحيط الأطلنطي Pyrenees - Atlantiques ، قرب الحدود الفرنسية الجنوبية مع إسبانيا . ويشترك في هذه المنافسة طيارون محترفون للاستعراضات الجوية من جميع أنحاء العالم ، أمام لجنة تحكيم دولية .

وقد جرت النظم على أن يؤدي كل طيار استعراضاته «البهلوانية» الهوائية على مدى أيام للمهرجان أمام جمهور حاشد من المتفرجين .

الحق أن هذه الأكروباتيات الجوية « Acrobatic » ترجع إلى سنوات ما بعد الحرب العالمية الأولى ، وكانت تعرف حينئذ باسم الطيران المثير Stunt Flying حيث يقوم الطيارون المتهورون البارعون ، بقيادة طائراتهم الخفيفة بجسارة وبراعة يحسدون عليها . ويرتجلون استعراضاتهم كل حسب

ولأنه يتسم بالخطر الشديد ، فقد تفحص مظلة الهبوط ،  
وساعات الراديو ، وعدلات الأجهزة على لوحة القيادة  
أمامه ، وحركة قلابات الأجنحة ، وعصا التحكم وغيرها .  
ثم استعد بطائرته من طراز ( أكروستار - Acrostar )  
نحو موقعه في بداية الممر . وهي طائرة خفيفة من  
الأخشاب والألياف للصناعية المقواة ، صناعة شركة  
( وولف هيرث - Wolf Hirth ) الألمانية . لا يزيد وزنها  
على 450 كيلوجراماً ، ذات محرك مروحي بريشتين ، وجناح  
طوله ثمانية أمتار ، وموتور قوته 220 حصاناً ، وثلاث  
عجلات ثابتة للهبوط .

في الساعة الرابعة وثمانية وأربعين دقيقة تلقى ( مولر )  
إذنًا بالإقلاع من برج المراقبة ، وصرعان ما ارتفع في  
الجو ، وواصل الصعود حتى ارتفاع ألفي متر - حوالي  
6560 قدمًا .

كان ( مولر ) قد قرر تقديم استعراضين أكروبايين ،  
أحدهما باسم ( البرج اللولبي - Spiraling Tower ) كان هو  
نفسه قد اخترعه عام 1974 ، والآخر باسم ( ربطة العنق -  
Cravat ) ، يحاكي فيها الطيار كيفية تنفيذ « الكرافات » .

وعلى هذا الارتفاع تلقى أمراً من مراقب البرج لبدء  
استعراضه الأول ، فأوقف ( مولر ) المحرك ، وبدأت  
الطائرة تتحدر عمودياً في دوائر كاملة لولبية متعائلة ،  
كل دائرة تستغرق 1.4 ثانية بالضبط . وأخذ ( مولر )  
يراقب عداد مقياس الارتفاع Altimeter ، بينما الطائرة  
تهوى بسرعة فوق جبال بيرنيس .

وبعد أن رسمت الطائرة برجا هوائياً من 40 حلقة  
لولبية كاملة ، كان قد وصل إلى ارتفاع 700 متر فقط من  
سطح الأرض ، وأراد أن يعود إلى الطيران المستوي  
للمعدل ، فجنب عصا القيادة ، ولكن هذه كانت مشدودة  
بقوة . فحاول تحريك قلابات الأجنحة حتى تستقيم  
الطائرة في تحليقها إلى الأمام بدلاً من الدوران اللولبي ،  
ولكن كانت للطائرة تهوى بسرعة ، ومقياس الارتفاع يدور  
بجنون مشيراً إلى استمرار فقد الارتفاع ، ولكنه تمكن  
عن طريق القلابات من وقف الدوران اللولبي على  
ارتفاع 400 متر فقط ، لتستقيم الطائرة .

اتصل ( مولر ) بمراقبة البرج قائلاً : « لدى مشكلة ! »  
وكان صوته هادئاً ، ولكن المراقب أدرك أنه يعاني فعلاً



مشكلة ، فأجابه : « لديك إذن بالهبوط فوراً » ، ورد عليه (مولر) : « أعتقد أنني لن أستطيع الهبوط ، فالطائرة سوف تسقط ! » .

ساد الصمت القاتل أجهزة الراديو ، ثم رد عليه المراقب : « حاول الانتظار حتى تصل سيارات الإطفاء . » لم يكن (مولر) في حاجة إلى سيارات إطفاء ، ولكنه بالتأكيد يحتاج إلى سيارة إسعاف ، فلم يبق لديه سوى عشر ثوان قبل أن تتحطم الطائرة . وفتح (مولر) غطاء كابينة القيادة الشفاف ، واستعد للقفز بمظلاته . ولكن تبين له على الفور أن الطائرة سوف تسقط لامحالة وسط الحشد الهائل من المتفرجين . وأنه سوف يكون هناك المئات من الضحايا من أثر الاصطدام والانفجار الذي سوف يتبع ذلك .

كان على (مولر) أن يفكر بجنون في وسيلة لتجنب الكارثة الرهيبة المحتملة ، حتى ولو كان هذا الحل يتضمن الموت داخل طائرته ، ولكن بعيداً عن موقع المشاهدين .

تذكر في ومضة خاطفة أن طائرة أكروباتية من طراز (كاب - 10 - Cap) صناعة شركة (مودى - Mudy) الفرنسية كانت قد سقطت في ولاية نيويورك الأمريكية منذ فترة قليلة ، بسبب مفك سقط بين تروس جهاز الرفع ، وأن طائرة أخرى من طراز (زلين - Zlin 526) للتشيكية الصنع ، سقطت في سويسرا بسبب مشابه .

وتذكر أن للطيارين كان يمكنهما للنجاة ، لو هما قلبا الطائرة لإزالة العوائق المنحشرة . وعلى الفور نفذ تلك بسرعة ، فجنب قلابات الأجنحة ، فانقلبت الطائرة على ظهرها .

أحس (مولر) بالدماء تتدفق إلى رأسه وهو منقلب رأساً على عقب ، ومربوط في كرسيه . فشد عصا القيادة لتشغيل جهاز الرفع ، ولكنه مازال عالقاً . كان قد وصل إلى ارتفاع 250 متراً فوق للمشاهدين ، وقد أتاح الوضع للمنقلب للطائرة - حيث عجالات الهبوط للثبته لأعلى ، وسطح الكابينة الناعم لأسفل - أن تنزلق في الجو وكأنها طائرة شراعية . وكان ذلك فرصة لـ (مولر) كي يسيطر

على الطائرة من جديد ، وأن يبعدها عن الحشد الكبير  
في اتجاه الممر .

لقد زال الخطر الداهم الآن عن المشاهدين ، ولكن  
ما الذي يمكن أن يفعله لإنقاذ نفسه ؟ فمن المستحيل  
الهبوط بطائرة منقلبة . ولعن الفكرة التي سيطرت عليه  
لإزالة البطارية ، فلو أبقاها لأمكنه تشغيل المحرك من  
جديد ، والصعود بالطائرة لارتفاعات أعلى ، ثم القفز  
بالمظلة .

لم يكن هناك من حل سوى أن يعيد الطائرة إلى  
وضعها السليم . ولكن هذه المناورة تحتاج إلى دقة  
متناهية ، خاصة وأن الطائرة على ارتفاع منخفض جداً ،  
وقد يلامس الجناح الأرض وتتحطم الطائرة . ولكن كان  
عنده أن يفعل الشيء الصحيح ، وليكن ما يكون .

على ارتفاع ثمانية أمتار فقط من سطح الأرض ، حرك  
(مولر) قلابات الجناحين ، وفي لحظات استجابت الطائرة  
واعتمدت مرة أخرى ، وأخذت تهبط بسرعة . حرشت  
الطائرة أرضاً مجاورة للمطار ، وكان آخر منظر شاهده

محاولة طلبة الطائرة رأساً على عقب لإزالة عرائش القيادة





( مولر ) هو الزهور البيضاء البرية ومجموعة من الشجيرات ، قبل أن يشعر بقوة الصدمة ويفقد الوعي .

نقل ( مولر ) إلى أحد مستشفيات مدينة ( بو ) مصاباً بجروح خطيرة في الجمجمة ، وأربعة كسور في فقرات العمود الفقري ، وتمزقات في الفم والوجه ، إلا أن الأطباء ظمأنوه إلى أنه سوف يتعافى قريباً . ثم نقل بعد ذلك إلى مستشفى في مدينة ( بازل - Basel ) السويسرية لاستكمال علاجه .

وخلال ذلك لم ينقطع سيل الزوار للاطمئنان عليه ، وأحاطته جمعية طياري الأكروبات الدولية برعايتها الكاملة ، وأشادت ببطولته الصحف ووسائل الإعلام في فرنسا وأوروبا والعالم أجمع ؛ باعتباره للطيار الذي جازف بحياته لإنقاذ المتفرجين .

كما ظل البريد ينقل إليه عشرات الرسائل والبرقيات من جميع أنحاء العالم ، وكان من أرقها رسالة من طفل فرنسي صغير ، كان موجوداً في المطار يوم الحادث جاء فيها : « عزيزي ( إريك ) ، كنت خائفاً جداً عليك . اسمي ( جيوم )

وعمرى ست سنوات ، وأتمنى لك الشفاء والعودة للطيران » .

وعاد ( مولر ) خصيصاً بطائرة من طراز ( روبين - Robin 250 ) الفرنسية الصنع ، لمقابلة صديقه ( جيوم - Guillaume ) ، حيث كانت المدينة كلها في انتظاره ، واستقبلته استقبال الأبطال . ولكنه توجه على الفور إلى مدرسة ( جيوم ) ، وقضى هناك وقتاً يحدث رفاقه عن الطيران . وأقيم احتفال خاص مساءً ، منحه فيه عمدة المدينة ميدالية ذهبية تقديراً لشجاعته الفريدة وروحته الرياضية العالية قائلاً : « لقد أنقذت حياة الكثيرين في ذلك اليوم ، ولن ننساك أبداً » .

اشترك ( مولر ) بعد ذلك في المسابقة الدولية لمدينة ( بو ) ، في سبتمبر 1984 ، ولكن بطائرة من طراز ( بيتس - Pitts ) الأمريكية الصنع ، ولكن هذه المرة ببطارية لم تتسع . وكان الجمهور كله يعرفونه ، وقد تعلقت قلوبهم به .

#### بتصرف عن المصدر :

Flying Magazine , Nov . 1984 , by  
Lawrence Chary . New york,  
N. y. 1 U.S.A.



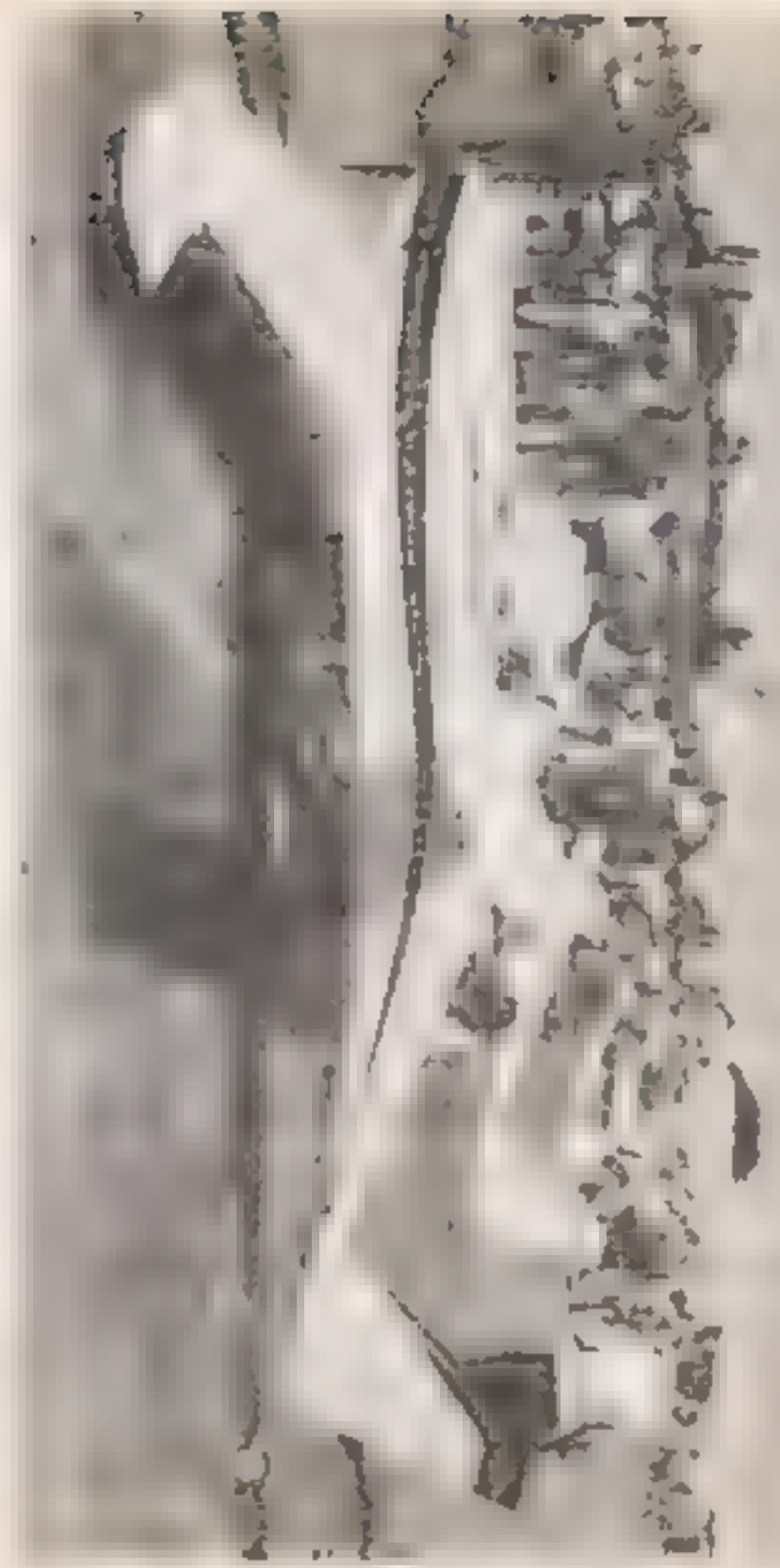
## توقف الأوكسجين وفقد الطيار وعيه !

بقلم : [ جون بلاوشيل ]

كان يوم الخميس 28 إبريل 1977 يوماً رائعاً خالياً من السحب . لذلك قرر طبيب الأسنان ( روسيل لاپا - Russell Lappa ) - وهو رجل رياضي في السادسة والأربعين من عمره - أن يقوم برحلة جوية بطائرته إلى جزيرة ( فاتكوفر ) الكندية ، لأمر خاص بعمله ، ثم لقضاء عطلة نهاية الأسبوع مع ابنته ( شيريل - Cheryl ) الطالبة في جامعة ( فيكتوريا - Victoria ) جنوب مدينة فاتكوفر .

وهكذا ألق ( لاپا ) بطائرته الأمريكية الصنع من طراز ( سيسنا - Cessna 310 ) ذات المحركين المروحيين ، من مطار مدينة ( وينبيج - Winnipeg ) في مقاطعة ( مانيتوبا الكندية - Manitoba ) ، في الساعة الرابعة إلا ثلثاً من بعد الظهر . وكان عليه أن يقطع 2100 كيلومتر جواً حتى محطته النهائية ، متجهاً غرباً ليعبر حدود ثلاث مقاطعات كندية في طريقه .

المشاهدون من مطار مدينة ( بو ) الفرنسية قبل الاستعراض الجوي



واضطر ( لا با ) للتخليق على ارتفاع 28 ألف قدم - حوالي 8500 متر - ليتجنب رياحا معاكسة في طريقه ، ودائما ما يشار إلى هذا الارتفاع العالى بالرقم 280 فى مصطلحات الطيران . وكان ( لا با ) مدربا ، ولديه خبرة طويلة ، وحاصلا على حق الطيران فى الارتفاعات التى تبلغها الطائرات التجارية ، كما كانت طائرته صالحة لذلك رسميا .

وطبقا للتصريح الممنوح له ، فكان ينطلق بطائرته فى الممر الجوى رقم 504 ، الذى تحدده إشارات الراديو المنطلقة من المحطات الأرضية الثابتة بنظام ( بيكون - Beacon ) - أى الإرشاد اللاسلكى .

فى الساعة السادسة مساءً ، كان منطلقا شمال مدينة ( ريجينا - Regina ) ، جنوب مقاطعة ( ساسكاتشوان - Saskatchewan ) ، حين طرا تقطع فى أداء جهاز الراديو وجهاز التدفئة فى كابينة القيادة . وبعد حوالى نصف ساعة توقف جهاز التدفئة تماما عن العمل ، وانخفضت الحرارة إلى 40 درجة مئوية تحت الصفر . وبرغم أشعة

الشمس عبر النافذة التى حافظت على دفء جسده ، إلا أنه شعر ببنيه وقميه تكادان تتجمدان من شدة البرد .

حول ( لا با ) الاتصال ببرج المراقبة فى مطار ( ريجينا ) ، ثم برج مطار ( كالجارى - Calgary ) جنوب مقاطعة ( ألبرتا - Alberta ) ، طالبنا الإنن بالهبوط ولكن ما من جواب . واستخدم ثلاث موجات لاسلكية أخرى ، بما فيها موجة طيارى شركة الخطوط الجوية الكندية للاتصالات فيما بينهم ، غير أن أحدا لم يسمعه .

اضطر ( لا با ) إلى مواصلة الطيران ملتزما بخط رحلته الأصلية ، دون أن يجزو على الانحدار إلى ارتفاعات أقل بدون إذن ، خوفا من الاصطدام .

بعد نصف ساعة أخرى نفذ الأوكسجين فى جهازه الرئيسى ، فتحول ( لا با ) إلى الجهاز الاحتياطى ، ولكن هذا الجهاز أصابه الخلل أيضا ، ربما بسبب الانخفاض الشديد فى درجة الحرارة ، فلم يعد الصمام الخاص به يسمح سوى بنفاذ كميات ضئيلة من الأوكسجين عبر الأنبوب .



بعد قليل شعر ( لوبا ) بدوار واضطراب فكري وتشويش ، ثم بدأ يفقد سرعة التفكير ، فأدرك أنها بداية المتاعب الحقيقية لافتقار أنسجة الجسم إلى الأوكسجين ( هايپوكسيا - Hypoxia ) ، وهذا الأمر يؤدي إلى فقدان الوعي تمامًا ثم الموت المؤكد مع انتفاخ الجسم .

كانت الطائرة قد وصلت إلى الحدود بين مقاطعتي ألبيرتا وساسكاتشوان ، وعلى بعد 297 كيلومترًا عن كالجارى . وأرسل نداءه الأخير : « .. إلى برج المراقبة فى كالجارى ، هنا الطائرة سيسنا علامة EWT هل تسمعوننى ؟ أجيئوا ! » . كرر النداء عدة مرات بلا فائدة ، وحدد مكانه شرق مدينة ( إمبريس - Empress ) على الحدود بين الولايتين ، وعلى ارتفاع 28 ألف قدم - حوالى 8537 مترًا .

ولما أصبح على حافة الانهيار وجه طائرته شمالاً ، لابتعاد بها عن مسار للطائرات الأخرى . وشغل جهاز ( الطيران الآلى Auto - Pilot ) للطيران على ارتفاع 25 ألف قدم - حوالى 7622 مترًا ، ثم ضبط جهاز الراديو لبث إشارات الطوارئ ، واستسلم فى شبه غيبوبة .



صورة من جهاز تصوير الطائرة ، لحظة فقدان الطيار وعيه .

من جهاز تصوير الطائرة

فى برج المراقبة الجوية بمطار كالجارى ، لاحظ ( دنيس ريبليه - Denise Rabelais ) ، نقطة بيضاء لامعة على حافة شاشة الرادار ، ثم تحولت النقطة اللامعة إلى مستطيلين أحدهما خلف الآخر ، فادرك ( ريبليه ) أن طائرة ما تبث إشارات الطوارئ ، وعندما راجع سجلات حركة الطيران لذلك اليوم ، وجد أن الطائرة الوحيدة المتجهة غرباً فى هذه المنطقة وفى ذلك الوقت ، هى من نوع ( سيسنا - 310 ) وعلامات توثيقها الرسمية هى الأحرف « KF-FW » .

حاول ( ريبليه ) الاتصال بالطائرة بالتراديو دون جدوى ، وعندئذ حاول الاتصال بطائرات أخرى قريبة من المكان ، على أمل أن يتمكن أحدهم من الاتصال بالطائرة .

كانت إحدى طائرات الخطوط الجوية الكندية من طراز « دى . سى - 9 » ، فى رحلتها رقم 237 من مدينة ( ساسكاتون - Saskatoon ) ، إلى مدينة ( كالجارى ) ، على ارتفاع 28 ألف قدم . ويقودها القبطان ( ديفيد مورو - David Murrow ) ، ومساعدته ( توم أولدريتش - Tom Oldrich ) ،

متراً - كى يتجنب إمكانية حدوث اصطدام ، وكى يتمكن من مشاهدة طائرة ( لايا ) .

وأخبر الكابتن ركاب الطائرة بما كان يجرى ، وطلب منهم مراقبة الطائرة ، وسرعان ما أخذ الجميع يبحثون بحماسة عبر النوافذ عن الطائرة المجهولة .

فى هذه الأثناء ابتعدت طائرة ( لايا ) نحو الشمال ، وظلت تغير اتجاه طيرانها . وعندما استعاد ( لايا ) بعضاً من وعيه راح يصغى إلى الأحاديث المتبادلة من جهاز الراديو ، دون أن يعلم أنه مدار الحديث ! وسمحت المراقبة الجوية فى ( كالجارى ) للقبطان ( مورو ) أن يتخذ ما يراه مناسباً فيما يتعلق بالارتفاع أو الاتجاه ، فلم يكن هناك طائرات أخرى بالمنطقة . وبناءً على حسابات ( ريبليه ) ، كانت طائرة ( لايا ) تبعد نحو ثمانية كيلومترات عن طائرة الركاب .

تدخل فى الحوار للطيار المساعد ( ريك جويس - Rick Joyce ) فى طائرة ركاب كندية أخرى منطلقة غرباً . إذ تذكر أنه قاد نفس الطائرة وبنفس الأحرف المسجلة ، فقال



إنه يعرف الطائرة وإنها ملك ( إيف هوفر - Yves Hoover ) من وينبيج - وهو اسم مالكها السابق - وكان ذكر اسم ( هوفر ) كافيًا لإيقظ ( لوبا ) من غيبوبته ، وأدرك أنه هو مدار الحديث .

في نفس الوقت كانت طائرة القبطان (مورو) تندفع خلف طائرة سيسنا ، وقد ظهرت على شاشة رادار طائرته ، ولكنه راح يبحث عنها من ارتفاع أعلى . وفجأة صرخت إحدى الراكبات : « .. ها هي ذى الطائرة ! إنها تحتنا إلى اليسار ! » .

خفت طائرة الركاب من سرعتها للطيران خلف الطائرة المفقودة ، التي كانت تتجه شرقًا في ذلك الوقت . وقام مساعد القبطان ( أولدريتش ) بالاتصال ببرج مراقبة كالجارى ، يحدد فيه مكان الطائرة بالضبط ، ثم حاول الاتصال بـ ( لوبا ) بالراديو ، وكان هذا قد استعلا وعيه بما يكفي للرد عن سبب المشكلة . فقال إنه كان متجمدًا من البرد ، وإن الأوكسجين قد نفذ لديه . وأدرك (مورو) أنه ينبغي إزال ( لوبا ) بسرعة إلى مستوى يؤدي إلى

وفرة الأوكسجين فيه إلى انتعاشه ، فطلب منه الانحدار بطائرته لأسفل .

واحتاج للطيار إلى عدة دقائق لتحريك أجهزة التحكم ، وفصلها عن جهاز التوجيه الآلى بقواه الواهنة ، وأصابه المتجمدة . وأخيرًا بدأت طائرة ( لوبا ) فى الانحدار التدريجى ، حتى وصلت إلى ارتفاع 16 ألف قدم -حوالى 4878 مترًا - وهنا شعر ( لوبا ) براحة وسط الهواء الكثيف نسبيًا .

كان من الضروري الهبوط فى أقرب مطار ، خاصة بعد أن أفاد ( لوبا ) بأنه لم يتبقى له سوى 95 لترًا من البنزين تسمح بالطيران لمدة 45 دقيقة فقط ، وذلك ليس كافيًا للوصول إلى ( كالجارى ) .

من ناحية أخرى اضطرت طائرة الركاب إلى الاتجاه مباشرة إلى (كالجارى) بسبب نقص الوقود ، واضطرارها للمناورة والبحث عن ( لوبا ) لمدة نصف ساعة . ولكن القبطان ( مورو ) ظل على اتصال بالراديو مع الطائرة « سيسنا » - وهبط ( لوبا ) بطائرته إلى ارتفاع 8000 قدم

- حوالي 2439 متراً - واتجه بها إلى أقرب مطار في مدينة ( هانا - Hanna ) في ولاية ( ألبرتا ) . ولكن ( لوبا ) لم يكن في كامل وعيه ، ولا بد من شخص آخر لإرشاده .

بعد فترة من التخطيط أمكن لجهاز الملاحة في الطائرة « سيسنا » التقاط الإشارات اللاسلكية الإرشادية لبرج مراقبة ( كالجاري ) . وبقي على ( لوبا ) العثور على مطار قريب قبل أن ينفد وقود طائرته .

في هذه الأثناء ظهرت طائرة « سيسنا - 310 » أخرى ، تابعة لشركة ( جاتواي أفليشن - Gateway Aviation ) ، يقودها ( دين ديكسون - Dean Dixon ) ، على بعد 150 كيلومتراً ، ولكنها تقرب بسرعة . وأبلغ ديكسون برج ( كالجاري ) أنه استمع إلى المناقشات ويعرف طبيعة المشكلة ، وأنه سيتوجه فوراً نحو طائرة ( لوبا ) . ثم اتصل بـ ( لوبا ) وقال له ، إنه سوف يرشده إلى مطار مدينة ( دروم هيلر - Drum Heller ) ، في نفس مسار طريقه ، فعاد الأمل إلى قلب ( لوبا ) .

سرعان ما عثر ( ديكسون ) على طائرة ( لوبا ) ، واتصل به عبر جهاز الراديو ، وأنه على مقربة من جناحه الأيسر ، وأوعز إليه أن يتبعه . وخلال دقائق حلقت الطائرتان في دورة كاملة حول المطار ، وتوجّهتا إلى بداية العمر . فهبطت طائرة ( لوبا ) بسلام ، بينما ارتفع ديكسون بطائرته ليفسح له المجال .

انتشر خبر هبوط طائرة ( لوبا ) عبر موجات الراديو في كل المنطقة ، ونقل القبطان ( مورو ) النبا إلى الركاب فاعتزلتهم البهجة ، وكذلك الطائرة الكندية المتجهة غرباً ، وأبراج المطارات في المقاطعات الثلاث .

جلس ( لوبا ) على جناح الطائرة ، وأغمض عينيه في صلاة طويلة بعد محنة استمرت لأكثر من ساعتين منذ إرسال إشارة الطوارئ الأولى . وعندما هبط ( ديكسون ) خلف طائرة ( لوبا ) ، اندفع نحوه وهو يقول : « لقد أنقذت حياتي ! » . ولم يتذكر أية مفردات أخرى تعبر عن الشكر ، فليست هناك فصاحة تحل محل الإخلاص والمشاعر الصادقة .

### بتصرف عن المصدر :

Flying Magazine , Aug . 1977

By John Plan Shell , New York ,  
N.y. U.S.A.



## اختطاف .. على الطريقة الصينية !

بقلم : [ بيتر مايكل مور ]

كان السياح الأمريكيون التسعة عشر ينتظرون بهدوء في مبنى بسيط في مطار محلي ، بضاحية مدينة (زيان - Xian) عاصمة إقليم ( شاكسي - Shaonxi ) غرب الصين . وكان ذلك في صباح يوم 25 يوليو 1982 ، بعد أن قضى السياح يومين رائعين في مشاهدة المناظر السياحية . أما نقطة التوقف التالية فكانت ميناء ( شتجهاى - Shanghai ) ، على بعد 750 ميلاً - حوالى 1200 كيلومتر - في اتجاه الشرق .

وبعد أن قام الدليل السياحي الشاب ( وىج - Wang ) بتوزيع بطاقات المرور الداخلية للصعود إلى الطائرة « Boarding pass » ، توجه السياح مع باقى الركاب لاتخاذ إجراءات الأمن فى المطار . وقامت المضيفات بإجراء تفتيش سريع ، اكتفاءً بإلقاء نظرة خاطفة داخل حقائب

اليد ، إذ لم تكن هناك أجهزة كاشفة للمعادن ، أو كاميرات تعمل بأشعة إكس .

فى الساعة الثامنة صباحاً أُنعت الطائرة التابعة للخطوط الجوية الوطنية الصينية ( كاك - CAAC ) ، من طراز ( إليوشن - ١٨ - Elyushin ) ذات المحركات المروحية الأربعة ، فى الرحلة الجوية رقم 2505 ، وعلى متنها 72 راكباً ، وطاقم الطائرة المكون من ثمانية أشخاص . وتستغرق الرحلة حتى ( شتجهاى ) حوالى ساعتين وعشر دقائق ، وسرعان ما استغرق الأمريكيون فى القراءة ، أو فى غفوة قصيرة . وكان معظمهم من الأصدقاء القدامى ، الذين تعدوا منتصف العمر ، من إقليم ( هانتردون - Hunterdon ) الريفى بولاية ( نيو جيرسى - New Jersey ) .

وقد جلس منظم الرحلة ( رونالد روث - Ronald Roth ) على الجانب الأيسر من الممر وسط الطائرة ، وكان معظم مجموعته فى خلفية الكابينة الرئيسية ، حيث تنتهى بقطاع البوفيه . وكان أمام ( روث ) ثلاثة صفوف من المقاعد ، ثم بوفيه آخر إلى اليسار وحمام إلى اليمين . وفى الأمام كانت هناك كابينة ركاب

صغيرة للدرجة الممتازة ، ثم مقصورة القيادة . وكانت للطائرة - بركبها الأمريكيين والصينيين ورجال الأعمال اليابانيين - تقرب من حمولتها القصوى .

في التاسعة والدقيقة الخمسين ، بدأت الطائرة في الانحدار الهادئ من الارتفاعات العالية ، تمهيداً للهبوط بين السحب الملوثة بالدخان فوق ( شاتجهاى ) .

بعد دقيقتين انطلقت صرخة عظيمة في الطائرة ، حيث هرعت سيدة صينية في اتجاه خلفية الطائرة ، وفي إثرها اثنا عشر راكباً مهولين . وصاح أحدهم بالإنجليزية : « إن الرجال يتقاتلون هناك بالسكاكين ! » .

كان هناك رجلان يشهران السكاكين ، يقومان بإخلاء الركاب من الكابينة الأمامية الممتازة ، والصفوف الأولى من مقاعد الكابينة الرئيسية . وقد خلعا قميصيهما ، كاشفين عن عضلاتهما القوية ، أحدهما مربع الوجه والآخر كثير الصراخ له وجه مستطيل ونظرات حادة ، وكل منهما يحمل في كل قبضة من يديه سكيناً حادة طويلة .

عندما وصل المعتديان إلى صف مقاعد ( روث ) وزميله ( جونتير - Gunther ) أشار إليهما بشراسة أن يلزما مقعديهما .

ومن خلال باب كابينة القيادة المفتوح ، كان في إمكان ( روث ) أن يرى رجلاً يضغط بسكينه على عنق القبطان ، بينما احتجز آخران - في الممر الخلفى لكابينة القيادة - للطيار المساعد والملاح والمهندس وفنى اللاسلكى ، وكان للقميص الأبيض لأحد أفراد الطاقم منطخاً بالدماء . وغغم ( روث ) في صوت مبحوح : « .. يا إلهى ! ، لقد تم اختطافنا ! » .

أصبح الجزء الخلفى من الطائرة مكتسماً بالركاب ، وكان هناك على الأقل خمسة عشر شخصاً في الممر الأوسط للطائرة . بينما قبع اثنتان من المضيفات المرتعدات في البوفيه الخلفى ، وتقدمت المضيفة الثالثة بتحدٍ وجئت في الممشى بجانب مقعد ( روث ) وعيناها تحدقان بغضب .

وقف المهاجم ذو الوجه المستطيل أمامهم صائحاً باللغة الصينية ، وقلم ( واتج ) - المرشد السياحي - بأعمال



لترجمة التحذيرية : « إنه يطلب : أن يلزم كل شخص مكانه في سكون ، وأن يظل هادئاً ! » . ثم أخذ المهاجم يسترسل في عواته الزاعق .

وفي الصفوف الخلفية سمع الأمريكيون تهامسنا خافتاً بين رجال الأعمال اليابانيين . ثم كتب أحدهم ورقة بالإنجليزية ، وسلمها لأمريكي بجانبه : « إنهم سوف يتوجهون بالطائرة إلى ( هونج كونج ) للترود بالوقود ، ثم إلى ( تايوان ) ليعيشوا أحراراً ! » .

وفي أثناء ذلك بدأت الطائرة في القيام بسلسلة حادة من الدورات المائلة على جانبها ، حلقة داخل السحب وخارجها ، وكانت الطائرة ترتجف وتندفع في دوامات عنيفة ، حتى إن أصوات التجشؤ كانت تُسمع فوق أزيز المحركات المروحية الأربعة للطائرة .

وبينما انتاب ( جونستر ) نوبة تجشؤ ، كان ( روث ) يحاول التثبيت في مقعده قللاً : « .. حاولا الاسترخاء ، فالأمر أشبه بركوب سفينة ساحلية مضطربة ! » ثم نظر عبر النافذة ، فلاحظ له سحابة من بين السماء للزرقاء .

وفي الحال علت الطائرة للالتفاف حول مركزها ، ولم يكن عند ( روث ) أدنى شك أن الطيار يعتمد التحليق خلال الأجواء المضطربة ، كمحاولة لإفقاد الخاطفين اتزانهم . ومع ذلك وقف المختطف ذو الوجه المربع منفرج الساقين ، وقد ثنى ركبتيه قليلاً ليتلقى صدمات الطائرة ، ثم أخرج إصبعاً من الدايناميت Dynamite ، طوله حوالي 25 سنتيمتراً . وبوجه متجههم ، يتحدى منات العيون المستيقظة التي أخذت تراقبه .

بدأ الرجل في دفع سلك فتيل التفجير عبر طرف غطاء المفجر في الإصبع ، ثم أوصل الطرف الآخر لسلك الفتيل بزرار ضاغط مع جهاز التفجير ، ثم وضع الفتيلة في الحمام الأمامي ، وأخرج سلك التفجير من تحت الباب ، ثم وضع جهاز التفجير تحت أقرب مقعد في القسم الأمامي .

ومن خلال جيشان النفس ، غمغم ( جونستر ) : « .. لقد أصبحنا في عداد الأموات ! » . وأخرج مسيحة من جيبه وأخذ يصلّي ويبتهل في صمت .

في مقعده الملاصق للبوفيه الخلفي ، أخذ ( ستيفن دوموفيتش - 57 سنة Stephen Domovich ) - المشرف على

مؤسسة لتقويم الأحداث في ( أناندال - Annandale ) بولاية ( نيو جيرسي ) - يراقب الأحداث بنفس المشاعر المتشائمة باقتراب لحظة الهلاك . وقد أقنعتة خبرة ثلاثين عاماً من التعامل مع المنحرفين والمنفلتين ، أن الخاطفين سوف يفجرون القنبلة . خاصة إذا تعرضوا لأي تحرش ، إذ كان صياحهم وتلويحهم بالسكاكين ، دليلاً على أنهم قريبون من نقطة الانفطار ، إن لم يكن الانهيار للكامل . فلو جرى استقراهم الآن ، فسوف يندفعون في دوامة من العنف ، دون أي تفكير في العواقب .

ولكن أفكار ( دوموفيتش ) المخيفة ، قُطعت على صوت ( آل دون - AlDunn ) الجالس أمامه وهو يقول كلمات تخرج من جانب فمه : « .. هاى ستيف ، إنا ندور فى حلقة مفرغة ! » فالإستاد المسقوف الذى ظهر عندما بدأت الطائرة أول انخفاض لها ، تمهيداً للهبوط فى ( شاتجهاى ) ، ظهر مرة أخرى أسفلهم ، ولكن بصورة أكبر وأوضح .

لم تكن الطائرة تدور فى دوائر واسعة فقط ، وإنما كانت تفقد ارتفاعها أيضاً . وحسب تقدير ( دون ) كانت الطائرة حينئذ على ارتفاع أكثر قليلاً من خمسة آلاف قدم

- حوالى 1500 متر - وكان الأمر أشبه بمحاولة مشاهدة فيلم أجنبى بدون ترجمة .

كان الطيار فيما يبدو ينفذ خدعة جريئة ، ومن المحتمل أنه يجهل تماماً وجود قنبلة فى كابينة الطائرة . وكان من الواضح أيضاً أن الخاطفين لم يدركوا أن الطائرة تدور فى حلقات ، ولم يفكر أحد منهم فى إلقاء نظرة خارجية عبر النوافذ .

وخلال الدقائق الخمسين الأولى من بدء الاختطاف ، كان أفراد الطاقم فى خلفية كابينة القيادة يركزون انتباههم على الخاطفين ، متاهينين لأية فرصة للهجوم . وفجأة مالت الطائرة ، فاندفع الطيار المساعد لأقرب الخاطفين المسلحين إليه ، ولكن سرعان ما انقلب على ظهره والدماغ تتدفق من جرح فى وجنته .

وكانت المضيئة الجاثية بجانب مقعد ( روث ) تصيح وتهز قبضتها ، ولكن أحد الخاطفين تقدم إليها بخطى واسعة ، وأطلق أوامره بالصينية .

نفهرت المضيئة إلى البوفيه الخلفى ، وأحضرت زجاجة



عصير يرتقل بالصودا . أطاح الخاطف عنق الزجاجة بضربة من حافة السكين ، ثم صب بعض العصير في الكوب ، تناول الرشقات الأولى ، ثم ملأ فمه بالعصير ، ورش به الأمريكيين في الصفوف الأمامية . وبكل زبداء قذف بالزجاجة لتتخرج على طول الممر . ولم يجرؤ أحد في كابينة الركاب على اتخاذ أي إجراء مضاد لهذا العمل الأحمق .

مالت الطائرة وارتجت بشدة ، وشعر ( دون ) بقطرات من العرق تبلل وجهه ، فقد كان نظام تكييف الهواء متوقفاً عن العمل . وتكثف البخار وأخذ يتساقط من فتحات التهوية العلوية على شكل قطرات ، وتحولت الكابينة إلى فرن كرية الرقحة .

بعد مرور أكثر من ساعتين على اختطف للطائرة ، أفرج عن المهندس وفني اللاسلكي ، وسمح لهما بالانضمام إلى الركاب في الكابينة الرئيسية .

كان أحدهما سليماً ولم يصب بأذى ، بينما جرح زميله بوحشية في وجهه ورأسه ، وتوارى الرجلان في البوفيه

الخلفى . واعتقد ( دوموفيتش ) أن الخاطفين أرسلوا الرجلين إلى خلفية الطائرة ، حتى يتسنى لهما مراقبة أقل عدد من طاقم الطائرة في القسم الأمامي .

فجأة ارتفعت صيحات القتال من كل مكان حول الأمريكيين في مقاعدهم ، ولم يكذ يصدق هؤلاء ما يرونه . إذ ظهر مهندس الطائرة وبجانبه فني اللاسلكي في الممشى ، وقد تسلاح كل منهما بالعصى الخشبية الغليظة لمماسح الأرض ، مسددينها للأمام في وضع للمبارزة ، ويتقدمان بطول الممر .

كان ( دون ) يراقبهما وهما يندفعان للهجوم : « يا إلهي ! إنهما أشبه بدون كيشوت ! » ؛ وهذا الأخير Don Quixote يضرب به المثل في التصرفات الطائشة في القصة الخيالية . وكان يسير وراء الرجلين نصف دمتة من الركاب الصينيين المسلحين بزجاجات الصودا ، والقضبان الحديدية التي انتزعوها من فرن البوفيه .

في مقدمة الطائرة صاح ( روث ) ، و ( جونتر ) في وقت واحد : « كلا ! توقفوا ! هناك قبلة ! » . وقبض ( روث ) على عصا الرجل المتقدم ، بينما أمسك ( جونتر ) عصا

الرجل الثاني . وفي نفس اللحظة ، أخذ أحد رجال الأعمال اليابانيين يصرخ في ارتياح : « .. لقد نفذ الوقود ! لقد نفذ الوقود ! » .

نظر الأمريكيان عبر النافذة ، وكنت مراوح للمحركين على الجانب الأيسر للطائرة متوقفة تمامًا . لقد قضى الأمر ، ومن الأفضل المضي قدمًا في لعبة الحظ والقتال ، لذلك ترك الأمريكيان العصي وصاحا في صوت واحد « اجمعوا ! » . وما هي إلا ثوان حتى تفجرت القنبلة ، وأطلقت بجدران الحمام في الممر والمقاعد القريبة ، وفتح الانفجار فجوة في جسم هيكل الطائرة ، يصل قطرها إلى خمسة أقدام - حوالي متر ونصف المتر - ولكن بسبب الارتفاع المنخفض الذي تحلق فيه الطائرة ، فلم يكن هناك شعور بتفاوت الضغط خارج الطائرة ودخلها . فقط اندفاع بعض الهواء إلى الخارج من خلال الفتحة ، والهدير العالي للمحركين اللذين ما زالا يدوران في الجناح الأيمن .

قتلهم المهاجمون فرصة هذه اللحظة الحرجة التي أنت إلى تشتت الأذهان لاجتياح الخاطفين . كان المرشد السياحي

( واتج ) في المنتصف ، مسلحًا بمظلة مطر ملفوفة . تمايلت الطائرة بشدة ، ثم انحدرت إلى الأمام . لقد كان الطيار في صراع مع الخاطف الذي أمسك سكينًا بجانب حلقه .

كان ( روث ) متنبها لما يحدث من صراع وحشي في القسم الأمامي من الطائرة ، ومن صراخ المتقاتلين وسقوط أجسادهم . ووسط هذه الملحمة الدموية ، رفع أحد الركاب الصينيين ذراعيه ملوحًا بصيحة الانتصار ، التي يحتمل الخطأ فيها : « لقد تم قهر المختطفين ! » . ولكن ذلك بعد فوات الأولن - كما اعتقد ( روث ) - حيث أصبحت الطائرة خارج التحكم ، وأقلت زمامها تمامًا ، وأخذت في الانقضاض نحو الأرض .

صرخ ( روث ) في زملائه : « قنخوا وضع السقوط ! » . وارتفع صوت بنصوص من الإنجيل ، بينما أخذت ( ليلا لانس - Leila Lance ) في الدعاء بهلواء . وهمهم ( لون ) لزوجته ( كارول - carol ) : « .. لقد مضى على زواجنا خمسة وثلاثون عامًا وشب الأولاد ، ولم يعد هناك ما يدعو



للقلق بشأنهم » ، وتشابكت أيديها وهي تقول : « إتنى  
سعيدة لكوني قريبة بجانبك ! »

وألقي (نون) نظرة أخيرة على العالم من النافذة ،  
وكانت الطائرة تهوى كالحجر الثقيل نحو الأحواض  
الخضراء من حقول الأرز ، وتقترب منها رويدا رويدا .

شعر (نون) . بمقدم الطائرة يستقيم ببطء ، ثم شاهد  
قلابات الهبوط تتدلى لأسفل على طول حرف الجناح  
الأيسر : « إنه يسيطر على الطائرة ! إنه في طريقه إلى  
الهبوط ! » . ورأى (نون) سنابل الأرز تعبر كالوميض  
على بعد أمتار أسفل النافذة ، ثم لمست الطائرة الأرض  
بخبطة قوية ، أدت إلى تفجير العجلات الأمامية ، مما أدى  
إلى تبعث زخات من الشرر بأزرق مرتفع . ولم يصدق  
(نون) عينيه ، كانت الطائرة تزحف فوق ممر من الأسمنت  
المصلح ، « إنه ممر هبوط للطائرات » . دوى الصوت في  
الكابينة ، فاندفع الركاب في عاصفة عفوية من الهتاف .

كانت سيارات الإسعاف والإطفاء والطوارئ تجري جنبا  
إلى جنب مع الطائرة ، وقد كتب على جوانبها (شاحجهاى) .  
كما كانت هناك شاحنات محملة بالجنود على طول جانبي  
الممر . وبمجرد توقف الطائرة المنكوبة ، جرى فتح باب

محمود الطاقم والركاب على المختطفين بالرجاجات والمضي



الطوارئ في القسم الخلفي ، حيث تم تجنبه بعنف من الخارج . واقتحمت فصيلة من الرجال المسلحين الطائرة ، وهروا على طول الممر ، ثم عانوا يجرون المختطفين فاقدى الوعي .

عندما تم سحب الطائرة إلى المبنى الرئيسي للمطار ، وقف طاقم الطائرة على أعلى السلم لمصافحة الركاب وتويعهم . استجمع ( روث ) قواه وتقدم عبر حطام القنبلة وأثار للمعارك نحو القبطان ( يانج جيهاي - Yang Jihai ) - وهو رجل مترن صلب في الخمسين من عمره - وقال له : « شكراً لك ! » . وشد على يده بحرارة وضمه إلى صدره ، وعندما استقام الرجلان مرة أخرى والتفت عيناها ، كانت مملوءتان بالدموع ، كذلك فعل الركاب مع كل طاقم الطائرة .

وفي مبنى المطار عرف الأمريكيون أن جميع للطائرات قد حولت مسارتها طوال الساعات الثلاث لاختطاف الطائرة ، والتي كانت خلالها تحلق فوق المطار ، لاستفاد الوقود والسيطرة على المختطفين . ثم استقل الجميع أوتوبيساً سياحياً إلى الفندق ، حيث كان منظره فريداً على الطريق السريع إلى مدينة ( شانجهاى ) . كان الأمريكيون

يقفون في سعادة في صوت واحد كما يبدو ، ولكنهم في الواقع كانوا يرتلون تسبيحه شكر خاصة « Doxology » .

أما الخاطفون الخمسة فقد أعدموا في ( شانجهاى ) بعد محاكمة عاجلة . كما تم تكريم القبطان ( يانج ) وأفراد طاقم الطائرة في حفل خاص ، ومنحوا أوسمة الاستحقاق لشجاعته وحسن تصرفهم ، فضلاً عن تقدير الهيئات الدولية لسلامة الطيران .



بتصرف عن المصدر :

Reader's Digest Magazine

An Article Titled « Skyjack Over Shanghai »

by Peter Michelmores . February 1983 .

New York , N.y. , U.S.A.



## نقد الوقود في الطائرة العملاقة !

بقلم : [ ويليام هوفر ، ومارلين هوفر ]

كان ركاب للطائرة الحديثة من طراز (بوينج - 767 ) ذات المحركين النفثيين ، والتابعة للخطوط الجوية الكندية ، يتناولون طعام العشاء على ارتفاع 12 كيلومتراً ونصف الكيلومتر . وكانت الطائرة منطلقة بسرعة 860 كيلومتراً في الساعة ، في رحلة تستغرق حوالي أربع ساعات ، لمسافة 3500 كيلومتر من مدينة (مونتريال - Montreal ) بمقاطعة (كويك - Quebec ) في شرق (كندا ) ، إلى مدينة (إدمونتون - Edmonton ) بمقاطعة (ألبرتا - Alberta ) غرب (كندا ) ، وذلك في مساء يوم 23 يوليو 1983 .

كانت الطائرة تحلق فوق بحيرة (ريدليك - Redlake ) غرب مقاطعة (أونتاريو - Ontario ) ، وقد قطعت حوالي نصف المسافة ، بقيادة القبطان (روبرت بيرسون - Robert Pearson ) ، ومساعدته (موريس كينتال - Maurice Kentall ) ، حينما دخل كابينة القيادة (ريك بيوي - Reck Dewy ) - المدير الفني بالشركة - والذي كان على متن الطائرة



مجلس على عشاء - حشد في حجرة طائرة ( ١٠٠٠ )

لزيارة والده في ( ألبرتا ) ، وذلك تلبية لدعوة القبطان للاطلاع على الأجهزة المتقدمة للطائرة الجديدة للشركة ، والتي يصل ثمنها إلى 40 مليون دولار .

في أثناء ذلك انطلق أحد أجهزة الإنذار بصفير حاد تردد أربع مرات . تساعل ( كينثال ) عما حدث ، أما ( بيرسون ) فقد أطلق سيلا من الكلمات الساخطة ، وسرعان ما ظهر سبب الخلل على إحدى الشبشات . كان كل من خزانات الوقود الثلاثة يعمل بوساطة مضختين للتعبة أو لتغذية المحركات ، وكانت إحدى مضخات الجناح الأيسر تعمل بضغط منخفض . فقام القبطان ( بيرسون ) بفتح صمام عرضي يسمح للوقود في خزان الجناح الأيمن بالتدفق للخزان الأيسر .

ثم تصفح « دليل الإرشادات السريعة » في الحالات الطارئة . وأشار الدليل إلى أنه لا داعي للانزعاج طالما أن العطل لم يصب إلا مضخة واحدة من المضختين في الخزان الأيسر . وأقفل ( بيرسون ) صمام التغذية للمضخة الثالثة ، واعتقد من تجاربه السابقة أن الأعطال التي تطرأ على طائرة حديثة كهذه ، تكون غالبا ناتجة عن خلل في أحد أجهزة الكمبيوتر ، وليس في الأجهزة الميكانيكية .

وبعد فترة قليلة انطلق جهاز الإنذار مرة ثانية ، وتحول القلق إلى خوف حقيقي ، فالسبب الذي ظهر على الشاشة يؤكد قرب توقف المضخة الثانية للخزان الأيسر . وعلى الفور اتخذ ( بيرسون ) قرارا : « سوف نتوجه إلى مطار ( وينبيج ) الآن ! » . كان العطل الثاني واضحا ولا يمكن إرجاعه لخلل في الكمبيوتر ، وأصبح للمحرك الأيسر يواجه مشكلة كبرى .

وفصل ( بيرسون ) جهاز الطيران الآلي « Auto Pilot » ، وتولى بنفسه قيادة الطائرة ، والهبوط بها في أقرب مطار . وخاطب مساعده ( كينثال ) مطار ( وينبيج - Winnipeg ) في مقاطعة ( مانيتوبا - Manitoba ) : « .. هنا الرحلة رقم 143 للخطوط الجوية الكندية .. إتينا نواجه مشكلة ! »

خلال ثوان حصلت الطائرة على تصريح بتحويل مسارها ، وإنزلهبوط في ( وينبيج ) على بعد 205 كيلومترات إلى الشمال الشرقي من المطار . وكانت الساعة تشير إلى الثامنة وأربع عشرة دقيقة مساء . وكان على ( بيرسون ) أن ينحدر بالطائرة بسرعة من هذا الارتفاع



العالي ، إلى مستوى 1800 متر دفعة واحدة . ولم يكن ذلك انحداراً في الحقيقة ، ولكنه كان سقوطاً من الجو مسيطراً عليه .

وأحس الركاب فجأة بهبوط مفاجئ ، كمن يهوى من ارتفاع عال ، ولكن القلق لم ينتب أحداً ، فالطائرة تعد الأحداث من نوعها ، وتستخدم أجهزة متقدمة جداً مماثلة لأجهزة المكوك الفضائي الأمريكي « Shuttle » ، وتكاد تطير بلا طيار . كما أنها كانت للطائرة الأولى في أسطول لشركة الكندية ، التي تحسب الوقود والمسافات بالنظام المترى العشري « Metric System » ، بدلاً من المقاييس البريطانية القديمة .

وجلس ( ريك ديوى ) - المدير الفني بالشركة - خلف القبطان ومساعدته ، يحاول أن يبحث في ذهنه عن سبب يفسر ما يجري من أحداث . والحقيقة أنه كان هناك الكثير من الأحداث المقلقة ، فقد ظهرت مشكلة في الأجهزة الثلاثة الخاصة بقياس كمية الوقود عند إعداد الطائرة للإقلاع في مطار ( مونتريال ) . ومع أن الفنيين

لم يستطيعوا تشغيلها ، إلا أن الطائرة تلقت تصريحاً بالإقلاع ، بعد قياس كمية الوقود يدوياً . وقد أضاف الفنيون كمية من الوقود في خزان الجناح الأيسر لتصحيح اختلال التوازن بناءً على إلحاح القبطان ( بيرسون ) . كما لاحظ مساعدته ( كينتال ) أن الفنيين يلاقون صعوبة في تطبيق المعادلة الحسابية لتحديد كمية الوقود ، مما خلف في نفسه شعوراً مبهماً بالقلق .

ولكن بيرسون تساعل عما يكون أبسط وأكثر دقة من القياس اليدوي ، وهو نظام يشبه قياس كمية الوقود في سيارة بوساطة عمود مدرج . والذي حدث أن فريق الصيانة وقع في حالة من الارتباك مماثلة لما يعانيها الكثيرون من الكنديين بسبب اعتماد النظام المترى في كندا منذ عام 1971 ، ولم يألفوا بعد التحويل بين النظامين . وهكذا تزودت الطائرة بنصف كمية الوقود اللازمة لانتهاء رحلتها المقررة ، دون أن يظن لذلك أحد .

كانت الطائرة على ارتفاع 9400 متر ، ومستمرة في انحدارها لأسفل ، فيما خيم على كابينة القيادة جو مشحون

بالقلق ، ولم يمض بعد سوى خمس دقائق على الإنذار الأول . وفجأة انطلقت أربعة إشارات صوتية حادة ، تلتها أربعة أخرى معززة بالأضواء الحمراء المتوهجة ، فلم تعد المشكلة مقصورة على مضخة الخزان الأيسر ، بل شملت جميع المضخات الست التي تغذي المحركين من الخزانات الثلاثة .

عندئذ أيقن القبطان ومساعداه أن المشكلة تكمن في تدفق الوقود إلى المحركين ، وليس في المضخات نفسها . ومع هذا اليقين سرت فتعريرة في أجساد الرجال الثلاثة .

وبهذوء قام ( ريك ديوى ) باستدعاء ( روبرت داجير - Robert Daguerre ) كبير المضيفين ، وقال له ( كينتال ) : « .. إننا متوجهون إلى ( وينبيج ) ، ونعاني مشكلة في جهاز الوقود ، ونحن الآن على بعد 193 كيلومتراً منها ، وسوف يستغرق الوصول إليها نحو 20 دقيقة » .

وتدخل القبطان قائلاً : « اجمع المضيفين وأعطهم تعليمات الهبوط الاضطراري ! » . وأكد عليه ضرورة أن يفعل ذلك دون إثارة أو لتباه الركاب .



صورة من فيلم "الطائرة العملاقة" تظهر الطائرة في الجو



وجمع (داجير) للمضيفات في مؤخرة الطائرة، وأعطاهن تعليمات الهبوط الاضطراري، كما جاءت في كتيب الطوارئ، وكما يعرفها هو أيضاً بالتفصيل، فقد كان طياراً.

ترددت أصوات الإنذار مرة أخرى في كابينة القيادة، معلنة انهيار مضخات الوقود الست. ثم تلتها إنذارات أخرى تعلن حاجة المحركين الشديدة للوقود، وبعد لحظات توقف المحرك الأيسر تماماً.

اتصل (بيرسون) ببرج المراقبة: «.. فقدنا محركنا الأول. سوف نحتاج إلى جميع الشاحنات في الخارج!». وطلب تغيير ممر الهبوط بآخر دون الحاجة إلى الدوران حول المطار، إذ أدرك (بيرسون) أن عليه الهبوط دون أن يضع دقيقة واحدة.

ومع اقتراب الطائرة من مطار (وينبيج)، وعلى ارتفاع 8 آلاف متر، غرقت كابينة القيادة في ظلام دامس. واختفت جميع البيانات والأرقام من على

الشاشات، وأصبحت جميع العدادات والأجهزة الإلكترونية والكمبيوترز والبوصلة وغيرها عديمة الفائدة، فقد توقف المحرك الأيمن كذلك. ومع انهياره توقفت المولدات الكهربائية عن العمل، وانقطع التيار الكهربائي.

ووجد القبطان ومساعداه نفسيهما في طائرة حديثة للغاية محلقة على ارتفاع عال وقد نفذ وقودها تماماً، وعلى مسافة 120 كيلومتراً من أقرب مطار، وليس لديهما إلا أجهزة هي أقل مما يمكن أن يتوفر في طائرة خاصة صغيرة.

وقام (كينتال) بتشغيل مولدات الطوارئ للحصول على بعض الطاقة، ثم أخذ يقلب صفحات الإرشادات السريعة، بحثاً عن التعليمات التي تمكنه من تشغيل محرك الطوارئ الذي يعمل بقوة دفع الهواء. وهو محرك صغير يقع على الجانب الأيمن من الطائرة، وله غطاء مستقل، وعند بروزه من مكانه يعمل بقوة ضغط الهواء المندفع، حيث يتيح من الطاقة الكهربائية ما يكفي لتشغيل قلابات الأجنحة

والأجزاء المتحركة في الذيل للسيطرة على الهبوط الاضطراري .

أخذ ( كينتال ) ينادي برج المراقبة ليعلمه بتوقف المحركين . بينما استدعى القبطان كبير المضيفين ( داجير ) عبر مكبر الصوت . وكان ذلك بالنسبة للركاب أول نذير حقيقي بالخطر . وطرق القبطان الموضوع مباشرة : « .. لقد نفذ منا الوقود ، ونحن مضطرون للهبوط في ( وينبيج ) . أعط الركاب تعليمات الهبوط الاضطراري » . وعاد ( داجير ) إلى مؤخرة الطائرة ، وقال بحزم لزملائه : « يجب أن نقدم شرحاً حياً »

وتمركز أفراد الطاقم في أماكن مختلفة من الطائرة ، وخطب ( داجير ) الركاب بالميكروفون ، بينما أفراد الطاقم يقدمون عرضاً حياً أمامهم . بما فيه نزع الأحذية والمنظير والأسنان الصناعية ، وأية أشياء حادة في الجيوب . مع التأكد من أحزمة الأمان ، والإمساك بأعلى المقعد الأمامي ، مع إسناد الرأس إلى الأذرع وغيرها .

ثم انتقل أفراد الطاقم إلى المهمة التالية ، باختيار أشخاص أقوياء يجلسون قرب أبواب الطوارئ لمساعدة في فتحها . وآخرين للإسهام في فتح ونشر منزلقات الطوارئ من أبواب الطائرة إلى الأرض ، ومساعدة الركاب .

كان برج مطار ( وينبيج ) الوحيد الذي لديه جهاز رادار مباشر ، ويتابع الطائرة لحظة ف لحظة على الشاشة . وفي كابينة الطائرة أخذ الكابتن ( بيرسون ) يفكر بصوت مرتفع : « .. حسن ، ما هي أفضل سرعة للهبوط ؟ » . ولم يحد في دليل للطيارين أي تطرق إلى موضوع الانزلاق الهوائي كطائرة شراعية ، والهبوط بطائرة نفثة ضخمة يصل طولها إلى أكثر من 50 متراً وقد توقف محركها .

إلا أن ( بيرسون ) كان يجمع إلى جانب خبرته في الطيران ، معرفة بالانزلاق الهوائي كطائرة شراعية ، بحكم عمله السابق كمدرّب للطيران الشراعي . وكان ( بيرسون ) يعلم أن هناك سرعة مثالية لإبقاء الطائرة في الجو أطول فترة ممكنة . فالهبوط الفائق السرعة ، أو المفرط في البطء

كلاهما خطأ مميت . وقدر ( بيرسون ) أن سرعة 400 كيلومتر في الساعة تتيح للطائرة بلوغ المدى الأقصى . ولكن الطريقة الوحيدة لمعرفة سرعتها عند الهبوط كانت التخمين ، إذ إنه أسلوب في الهبوط لم يسبق أن جربه أحد ، خصوصاً بطائرة نفثة .

في تلك الأثناء تلقى القبطان اتصالاً من مركز مراقبة للطيران الكندي : « .. تشير لجهزتنا إلى لكم على مسافة 105 كيلومترات من ( وينبيج ) ، وحوالي 72 كيلومتراً من ( جيملي - Gimli ) » . وقال مساعده ( كينتال ) : « ( جيملي ) ! إنه ممر طويل ، فهذا المطار الحربي كان ذات يوم يضج بالحركة ، لكنه مقفل منذ عام 1971 . » . وسأل ( بيرسون ) : « هل هناك معدلت طولى في جيملي ؟ » . وكان رد ضابط الحركة بالنفى ، فليست فيه حتى أجهزة مراقبة . وبعد تردد قصير قال ( بيرسون ) : « إننا نفضل ( وينبيج ) إن » .

كان الكابتن يريد أن يصل بطائرته إلى المطار وهي على ارتفاع كيلومتر ونصف للكيلومتر ، لمزيد من المناورة .

ولكن خطة الانحدار السريعة التي وضعها ( كينتال ) - بناءً على المعلومات الواردة بالراديو - أكلت أن أمامهم 90 كيلومتراً ، فيما الارتفاع المتبقى لا يتعدى للثلاثة آلاف متر . وقال ( كينتال ) : « .. لن نتجح . سنكون على بعد 19 كيلومتراً من الهدف ! » . وأكد برج ( وينبيج ) هذه النتيجة بناءً على حسابات الكمبيوتر .

وفي الحال قرر ( بيرسون ) التوجه فوراً إلى مطار ( جيملي - Gimli ) الحربي القديم ، الذي يقع قرب الضفة الجنوبية الغربية لبحيرة ( وينبيج ) . وتلقى تعليمات جديدة من البرج كي يرشده إلى المطار القديم ، حيث كان عليه أن يستدير بالطائرة 345 درجة إلى اليمين . ولكن القبطان استطاع أن يحقق هذا الانعطاف الحاد ، ثم أتبعه بانزلاق صامت في محاذاة الضفة الجنوبية الغربية للبحيرة .

وكان الممر الشرقي في مطار ( جيملي ) مفتوحاً أمام للطائرات الخفيفة ، أما الممر الغربي فقد تحول إلى ميدان لمواق للسيارات وتستخدمه النوايا الرياضية في المنطقة ، وكان في تلك الوقت يعج بالمقطورات والخيام المنصوبة من



حولته لقضاء أمسيات الصيف ، والاستمتاع بسباق السيارات .

أصبحت الطائرة الآن تحت السحب القائمة ، وتأكد الطياران أنهما يتجهان شمالاً إلى المطار في محاذاة ضفة البحيرة والطريق السريع الموازي لها ، وكانت الحقول الزراعية والبيوت الريفية الصغيرة منتشرة على يسار الطائرة ، وما لبث أن ظهر أمامها قرب الشاطئ المنظر المألوف لمر مستقيم ، وأعلمهما برح ( وينبيج ) أنهما على مسافة 16 كيلومتراً من الممر ، وتقترب من المطار بسرعة 330 كيلومتراً في الساعة ، والطاقة الكهربائية غير كافية لتشغيل قلابات الأجنحة بكفاءة ، لتخفيف سرعة الطائرة إلى 240 كيلومتراً في الساعة ومعنى ذلك أن الطائرة ستحاول الهبوط بفرامل تعمل جزئياً ، ودون محركات تسمح بالمنورة ، وباعتبار أن هذه المحاولة هي الفرصة الوحيدة المتاحة .

وعاد (ريك ديوى) إلى مقعده في كابينة الركاب بجانب زوجته وابنتهما ، تاركاً الطيارين للتركيز على عملية

كان لابد من إلقاء نظرة على الطائرة من فوق



الهبوط المعقّدة . وكان بعض الركاب قد أقاموا حولهم دعائم من الوسادات ، فيما جثم آخرون متخذين الوضع الملائم للهبوط الاضطرابي .

تابعت الطائرة اتحداها السريع ، ولكنها ما زالت على ارتفاع أكثر مما يجب ، وقد تتجاوز العمر وتستقر في الحقول . وفكر ( بيرسون ) بسرعة ، وأمر ( كينتال ) بإنزال عجلات الهبوط على أمل أن تخفف من سرعة الطائرة نتيجة مقاومة الهواء المتزايدة . ولكن الضغط لم يكن كافياً ، لذلك ثبتت العجلات الخلفية الكبيرة تحت الطائرة ، أما الأمامية فقد تدلت من مكانها ولكنها لم تثبت .

قام الكابتن بمناورة عنيفة بالجنيحات المتحركة للميل والانزلاق الجانبي ، حتى تفقد الطائرة بعضاً من سرعتها وارتفاعها . ونظر ( كينتال ) من نافذة الطائرة وقد اقتربت من العمر كثيراً ، وشاهد بذعر أشخاصاً يقفون وسط العمر . في حين كان ( بيرسون ) مشغولاً بمناوراته العنيفة التي جعلت الطائرة على ارتفاع 12 متراً فقط ، ووجه مقدمة الطائرة نحو بداية العمر .

707  
مراقبة الحركة الجوية في ( ويسنج ) يتابع تحركات الطائرة المرسلة -



انفجرت عجلتان في الجانب الأيمن بسبب قوة الصدمة واندفاع الطائرة بسرعة ، وضغط الكابتن على الفرامل بقوة فاتخفضت مقدمة الطائرة قليلاً ، ولكن بدلاً من سماع صوت العجلة الأمامية وهي تضرب الأرض ، سمع صوت انفجار ، ثم بدأت الطائرة تنزلق على مقدمتها فوق الممر وحولها سحابة من الدخان الأبيض .

شاهد (بيرسون) فتى يمتطي دراجة ، وأتاس كثيرون يتبعثرون يمينا ويسارا مندفعين خارج الممر . وأخذ (بيرسون) يحاول استخدام الفرامل اليمنى واليسرى بالتبادل ، للمحافظة على الطائرة وسط الممر ، ثم توقفت في النهاية .

أخذت المضيفات في إخلاء الطائرة بسرعة قبل نشوب أي حريق . ولكن الطائرة استقرت في وضع مائل ، وقد انخفضت مقدمتها وارتفع ذيلها . ومع ذلك أمكن للركاب التعاون على إخلاء الطائرة تماما . ثم أخذ القبطان ومساعداه يعملان وفقاً لتعليمات الطوارئ ، بالنسبة للنواحي

الفنية في كابينة القيادة ، ثم توجهوا إلى كابينة الركاب للتأكد من إخلائها ، ومعرفة مصدر الدخان لإطفاء النيران قبل أن تنتشر . وخلال دقائق وصل رجال الإطفاء والطوارئ والإنقاذ إلى المكان ، فقاموا بإطفاء النيران في المادة العازلة تحت مقدمة الطائرة ، والتي كانت تحترق ببطء بسبب الاحتكاك الشديد .

توصلت التحقيقات الداخلية التي قامت بها شركة الخطوط الكندية ، إلى إلقاء اللوم على القبطان ومساعداه ، وثلاثة من الفنيين الذين زوبوا الطائرة بالوقود ، وصدرت في حقهم قرارات تأديبية . ولكن الصحافة تناولت الموضوع ، فاضطرت الحكومة الكندية إلى تعيين لجنة تحقيق مستقلة برئاسة قاض . وأكدت التحقيقات في النهاية أن مسؤولية ما حدث تقع على عاتق إدارة الشركة وموظفي الصيانة . وأشار التقرير إلى « خلل في الاتصال والنظام داخل الشركة » . وأشار بمهارة القبطان ومساعداه وطاقم الطائرة « الذين أمكنهم التغلب على نواحي النقص في الإدارة وفي المعدات والخبرة الفنية ، بتفانيهم ومهاراتهم ، وأمكنهم تجنب كارثة كبرى » .



## سقط بطائرته وسط الغابة ..

بقلم : [ جون أوستيل ]

بدأت المتاعب بصوت قعقة عالية ، أشبه بشخص يضرب بمطرقة ذيل الطائرة . وأخذت طائرة الهليكوبتر الصغيرة تدور باضطراب حول نفسها في الهواء ببطء . وأدرك الطيار ( وولتر بيتس - Walter Yeats ) أن الخلل المفاجئ الذي أصاب مروحة الاتزان في ذيل الطائرة ، قد يؤدي إلى دوران الطائرة حول نفسها بسرعة شديدة ، ثم الاصطدام بالأرض .

كان ذلك فوق منطقة الغابات شرق مقاطعة كولومبيا البريطانية British Columbia ، التي تقع في أقصى الغرب الكندي على المحيط الهادسي . على الفور خفف الطيار من سرعة الطائرة ، وانحدر إلى ارتفاع أقل ، ثم أخذ يبحث بعينه عن مكان يصلح للهبوط المفاجئ ، بين أشجار الصنوبر الكثيفة التي تغطي أرضاً مبللة على مدى البصر .

وبذلك جرت عملية تطهير وتغيير شاملة في إدارة الشركة ، وحظي القبطان ومساعدته بالتكريم اللائق وشهادات الاستحقاق من رابطة الطيارين الكنديين ، والاتحاد الدولي للطيران . أما الطائرة نفسها فقد تم إصلاحها ، وتعمل منذ ذلك الوقت تحت الرقم الرسمي وباسم « طائرة جيملي الشراعية »



**بتصرف مختصر عن كتاب :**

Adapted From a Book Titled « Firefall »  
by William and Marilyn Hoffer . Published  
by St. Martin Press gnc. , 1989 New York ,  
N.y. , U.S.A.

ولكن لم يكن من السهل للسيطرة على طائرة هليكوبتر فقدت توازنها وتهوى بسرعة ، وقرر ( بيتس ) على الفور التحليق فوق قمم الأشجار ليكون الاصطدام أخف وطأة . وحاول رفع الطائرة إلى أقصى علو ممكن لوقف اندفاعها في اللحظات الأخيرة .

سرعان ما سقطت الطائرة ، وصرخ ( بيتس ) بأعلى صوته : « ساعدنى يا إلهى ! » واستجمع قواه لمواجهة أحكام القدر . وأسلم نفسه لموجة شديدة من القفعة والضربات والاضطرابات المدممة . بينما أخذت ريشتا المروحة الرئيسية فى قطع الأشجار والأغصان ، كنصلين حادين ، واخترق أحد الفروع الزجاج الأمامى للطائرة ، بينما اخترق آخر الباب الأيسر وضرب جانب لطيار ، ثم انحرف إلى خده ، كما اقتلع باب الطائرة الأيمن وهوى ، فيما اندلعت النيران فى الحطام .

وفى جنون خلع ( بيتس ) حزام الأمان ، واندفع إلى الخارج من فتحة الباب الأيمن ، وقد ارتسم كل شيء من

حوله بلون الدماء الحمراء التى تسيل على عينيه . ونظر خلفه ليرى طائرته وقد تحولت إلى كتلة من الجحيم ، وخشى أن يؤدى ذلك إلى انفجارها ، فأخذ يزحف مذعورا فوق الأرض المبللة ، حتى وصل إلى حفرة ممتلئة بمياه الأمطار . فاستلقى فيها وقد خارت قواه ، وأخذ ينظر إلى طائرته وهى تحترق ، ذاهلا عن بروده الماء الشديدة . ومالبث أن أغشى عليه ، بعد أن استغرق الكابوس كله عدة دقائق قليلة .

كان ( وولتر بيتس ) قد غادر مدينة ( فورت نيلسون - Fort Nelson ) شرق ( كولومبيا ) البريطانية بعد تنظيم أعماله هناك ، متجها نحو الجنوب .

كان ذلك صباح يوم الأحد الثانى من شهر سبتمبر 1979 ، على أمل أن يبلغ ولاية تكساس الأمريكية بعد أربعة أيام من الوقوف المتكرر على مدى الطريق للتزود بالوقود .

وكان يستقل طائرة هليكوبتر من طراز ( جيت رينجر -

Jet Ranger ) ، صناعة شركة ( بل - Bell ) الأمريكية .  
وهي طائرة لها مروحة رئيسية ذات ريشتين ، وكابينة تسع  
أربعة مقاعد ، وأقصى مدى لها 700 كيلومتر ، بسرعة 219  
كيلومتراً في الساعة . وكانت زوجته ( تريسي - Trassy )  
تعرف ذلك وتنتظره مع ابنتيهما ( سوزي - Suzy )  
و ( شيري - Sherry ) . وابنيهما ( جورج - George )  
و ( جريجوري - Gregoury ) . ولا شك أن الجميع سوف  
يفتقدونه .

لقد اختبر ( بيتس ) بعض الأخطار من قبل ، ولكنه الآن  
أقرب إلى الموت من أي وقت مضى ، وربما كان أسلوب  
الحياة الذي اختاره ( بيتس ) للسبب لما هو فيه . فهو رجل  
محب للمغامرة ، في الخامسة والخمسين من عمره ، سبق  
له العمل في البحرية الأمريكية في المحيط الهادئ .  
وتكرب على الطيران في الشمال لمدة 12 سنة ، ودرس  
أساليب مواجهة الأخطار . وأمضى من قبل سنة كاملة  
وحيداً في ولاية ( ألاسكا - Alaska ) الشمالية الأمريكية  
منقباً عن الذهب قرب نهر ( كاسكو كويم - Kasko Quim )



كان من المقرر أن يعمل إلى مرله في ولاية ( تكساس ) بعد أيام من ( كندا )



وحقق ثروة في مجال العقارات ، وله مشروعات كثيرة في غرب ( كندا ) .

ولكن عليه الآن أن يستجمع كل تجاربه ، وربما حكمته ، للمحافظة على حياته ، التي أصبحت الآن في خطر شديد

لم يستعد ( بيتس ) وعيه إلا بعد حلول الظلام ، كانت طائرته قد تحولت إلى كتلة من المعدن المحترق ، وإن كانت النيران ما زالت تلتهم بعض الأغصان .

حاول النهوض على قدميه وهو ينتفض ، ووجد أن هذا الأمر عسير عليه ، وشعر بآلام شديدة في ظهره وصدره ، ولاحظ أن بعضاً من صلوعه اليسرى قد كسرت . وعرف فيما بعد أن إحدى فقرات ظهره قد سحقَت أيضاً . وسال الدم من جروحه على عينيهِ ، مسبباً غشاوة على إبصاره .

حاول مراراً أن يقف مستعيناً بأقرب شجرة ، ولكنه لم يستطع ، كما أنه لم يعد في إمكاته التحرك إلا زحفاً على

بليه وركبتيه . وهكذا أمضى ( بيتس ) ليلته الأولى وهو في شبه غيوبة ، مستنداً إلى جذع شجرة ، فوق مياه باردة مختلطة بالطحالب وطين الأرض .

في صباح اليوم التالي تمكن ( بيتس ) من الزحف إلى حطام الطائرة ، فعثر بين الرمال على سكينه اليدوي ، وعربة خوخ محفوظ . وقام بانتزاع عدسة آلة التصوير المحترقة ، لاستخدامها في إشعال النيران ، وعثر على صندوق الأدوات الميكانيكية وبه منشار معادن وأسلاك ووعاء يمكن استخدامه في الاحتفاظ بمياه المطر ، والأهم من ذلك كله حذاءه الثقيل وسترته الواقية من المطر ، حيث لم تمتد إليهما النيران . وكان في جيبه عربة ثقاب بها سبعة أعواد ، وعربة حلوى صغيرة .

وكان همه الأول منصباً على ضلوعه المكسورة ، فالحركة الدائمة قد تمزق رنته . لذلك قطع شرائح رقيقة من خشب الصنوبر ، ولفها مغاثم شدها بالأسلاك على هيئة قفص واق حول وسطه وصدره ، لعلها تحفظ أضلاعه في مكانها .

كان ( بيتس ) يفخر دائماً بقوة إرادته ، ولكنه عرف الآن أن قوة الإرادة لا تكفى وحدها لإنقاذه . فأخذ يصلى بحرارة على يهتدى رجال الإنقاذ إلى مكته ، وأن يمنحه الله القوة للبقاء على قيد الحياة . وقال لنفسه : لا بد أن فرق البحث والإنقاذ قد بدأت عملها بعد ساعات من عدم وصوله إلى المحطة التالية فى طيرانه المرسوم والمصرح به . إذ به لم يستطع حتى أن يرسل إشارة استغاثة واحدة عند تعرضه للمتاعب بجهاز الراديو . كما أن طائرته سقطت وسط أشجار الصنوبر الكثيفة ، بحيث لم يعد فى استطاعة طيار الإنقاذ أن يراه ، إلا إذا خلق فوقه مباشرة .

وهكذا مرت الأيام الثلاثة الأولى بلياليها وهو ذاهل عما حوله ، وقد تبلل تماماً بالمياه وأخذ جسمه يرتجف بشدة .

غير أن ( بيتس ) لم يقهره اليأس ، وقرر أن يشيد لنفسه ملاذاً وإلا واجه الموت بسرعة . فزحف حتى مكان الباب الأيمن المخلوع ، وسحب به إلى جنوع أشجار مقطوعة ، ووضعها فوقها كسقف واق ، وسد الفتحات الجانبية ببعض حطام الطائرة وأغصان الصنوبر . ثم جمع بعض الأعشاب

الطويلة بما يكفى لصنع فراش ، ثم أمضى الليلة التالية فى تلك المخبأ منتظراً زوال الألم ، وكان يدلك رجليه المتيبستين ، وقسميه المتورمتين طوال الليل .. فوقفت نوبات الصداع والتشنج الناتجة عن الجوع .

وأخذ فى صباح اليوم الرابع فى البحث عن شىء يصلح للأكل ، فعثر على بعض شجيرات التوت البرى ، ثم قام بجمع بعض الأغصان والحشائش الجافة فى كومة لإشعال النيران بعد توقف المطر ، لإرشاد فرق الإنقاذ لمكته . ثم حاول جر نيل الطفرة إلى أرض خالية من الأشجار على بعد أمتار ، على أمل أن يراه طيار الإنقاذ ، ولكنه لم يستطع . فاستسلم ( بيتس ) للأمر الواقع ، وزحف إلى مأواه حيث غط فى نوم عميق .

استيقظ ( بيتس ) صباح اليوم الخامس منتعشاً ، وأخذ طريقه إلى شجيرات التوت البرى ، وهو يُمْنى نفسه بالأمل . وشاهد طائراً أسود اللون ينظر إليه من فوق شجرة قريبة ، فلمتبشر خيراً . وفى مساء اليوم نفسه ، وقبل حلول الظلام ، شاهد نبأ ضخماً على مسافة أمتار منه ، فأخذ يطرق رقائق الألومنيوم ويصيح ، إلا أن الدب لم يهرب بل تقدم منه

وقد برزت أنيابه ، فأخذ ( بيتس ) يصلى بلا انقطاع داخل  
كوخه . ودار اللب حول الكوخ مراراً ثم ذهب بعيداً ، ولكن  
( بيتس ) لم يستطع النوم فى تلك الليلة خوفاً من عودة  
اللب ، ولكنه استغرق نهار اليوم التالى كله فى نوم  
مرهق .

وفى اليوم السابع عشر ( بيتس ) على بعض الضفادع  
والسحالي ، فاستخدم أحد عيدان الثقب السبعة لإشعال  
نيران لشيها .. كان البرد يزداد قوة ليلة بعد أخرى ، فعزم  
( بيتس ) على بناء موقد من قطع المعادن التى جمعها من  
الركام ، وصنع صندوقاً ربط أجزاءه بالأسلاك ، وأضاف  
إليه أحد أنابيب المحرك كمدخنة . وفى مساء هذا اليوم  
توقف المطر ، ف شعر ( بيتس ) بالأمل يتجدد من جديد فى  
قلبه ، فالتجوا الصحو أمله الوحيد . وفى اليوم الثامن  
سمع أزيز طائرة بعيدة عنه بنحو نصف كيلومتر ، حيث  
طاقت مرتين ثم اختفت .

فى اليوم التالى قرر ( بيتس ) إشعال النيران فى  
ساعة مبكرة ليكون بخلتها إشارة إلى مكانه ، وأخذ يغذى

النيران منذ الفجر الباكر ، حتى أصبحت أكبر حريق منذ  
احتراق طائرته . وجلس ينتظر طائرة الإنقاذ ، وهو يقذف  
بالأغصان الرطبة لتوليد الدخان ، ولكن الرياح القوية  
صدت للدخان وأعلته إلى أسفل .

وفى ذلك اليوم ، حلفت الطائرة فوقه مرتين دون أن  
تراه . ولم يصدق ( بيتس ) ذلك ، فهذا يومه التاسع ،  
وطائرة الإنقاذ حلفت فوقه عدة مرات ، فهل يعنى هذا  
انقطاع الأمل فى عودتها ؟ وأخذ يصلى بصوت عال ،  
طالباً من الله أن يمنحه القوة . وفجأة غمر كيانه الداخلى  
هدوء غريب ، وتأكد أن ذلك علامة خير ، وتوجه من  
فوره إلى نيل الطائرة ، وأخذ يجنبه إلى المنطقة المقطوعة  
الأشجار . ولدهشته أفلح فيما أخفق فيه من قبل ، مع  
أنه أضعف خمس مرات عما كان .

كان يسحب الذيل لبضع سنتيمترات ثم يستريح قليلاً ،  
ويقطع الأغصان للعاقلة فى الطريق بالمنشار ، ولكنه فى  
النهاية أتم العمل وجر الذيل لمسافة 12 متراً .

خيل إلى ( بيتس ) عصر اليوم الثالث عشر ، أنه يسمع



هدير طائرة ، فجمع بعض الطحالب الجافة والأغصان الصغيرة وأشعل فيها النيران باستخدام عدسة الكاميرا ، وراح يغذى النيران طوال ساعة ، ولكن الطائرة كانت بعيدة جدًا ولم تمر فوقه .

في اليوم التالي شعر ( بيتس ) بإرهاق شديد ، وتيسر في عضلاته ، وأخذ يتحرك بمشقة . فامضى الوقت وهو يكتب وصيته ، رسائل شخصية إلى زوجته وأولاده ، مستعيدًا ذكرياته الطيبة مع كل منهم . وحفر على لوحة ألومنيوم اسمه وتاريخ وقوع الحادث . ولكن في العشرة صباحًا سمع محرك طائرة ، فأسرع إلى مكان الذيل في اللحظة الأخيرة ، بينما كانت طائرة الإقلاز تحلق فوقه مباشرة . ولأول مرة رفع جسده المتداعى وأسندته إلى جذع شجرة ، وأخذ يلوح بيده بنشاط متجدد ، وقد رفع قطعة معدنية براقعة .

حلقت فوقه الطائرة مرة أخرى ، ولكنها هذه المرة على ارتفاع منخفض ، وقد أختل أجنحتها تتمايل يمينًا ويسارًا ،



نص الطيار 14 يومًا في عايات الصوير الكثيفة جنوب ( كندا )

إشارة إلى أن الطيار قد شاهده . اتهمرت الدموع النادرة من عينيه ، وأخذ يصلى شكراً لله على إنقاذه .

بعد حوالي ربع الساعة ، حلت فوقه طائرة هليكوبتر مجهزة للإنقاذ . وتلى منها خبير الإنقاذ (ستيف جلاید هيل - Steve Glide Hill) بوساطة حبل سميك وسلة معدنية . وسأله بابتسامة : « هل أنت وولتر بيتس ؟ » ؛ وضحك (وولتر) لأول مرة منذ بداية المحنة التي عايشها . ثم نقل إلى المستشفى على الفور . وأصدر الأطباء تقريراً عن حالته ، جاء فيه أن الفقرة الثانية عشرة من ظهره مكسورة ، وكذلك ثمانية من أضلاعه . وأنه مصاب بتورم وتيبس في قدميه ، ولكنهما قابلتان للشفاء بنسبة كبيرة .

أما زوجته وأولاده ، فقد طاروا إليه في ( كندا ) ليكونوا بجواره في المستشفى ، حيث نقل بعد ذلك لاستكمال علاجه في الولايات المتحدة الأمريكية . وقد أطلعته فرقة الإنقاذ على تقرير الحالة الجوية لذلك اليوم الذي تم فيه إنقاذه :

« الطقس رديء جداً في جنوب منطقة (فورت سنان جون) . ولكن لسبب غامض فهو صحو تماماً إلى الشمال منها » . وحين قراه (وولتر) ، وضع خطاً تحت كلمة « غامض » . إذ إنه سقط بطائرته في شمال منطقة (فورت سنان جون - Fort St John) ، بعد أن قطع نحو 300 كيلومتر بطائرته ، منذ إقلاعها من (فورت نيلسون) .



### يتصرف عن المصدر :

Flying Magazine , by John

Osteal , March 1980 , New York ,

N.y. , U.S.A.

تصل ( جرينجر ) فوراً بصدة مدينة ( وايتفيل - Whitville ) ،  
المجاورة والتي تقع جنوب شرق ولاية ( نورث كارولاينا  
الأمريكية - North Carolina ) ، وفي الحال اتصل العمدة  
بسلطات المراقبة الجوية للولاية ، وأصبحت جميع  
المطارات في المنطقة في حالة طوارئ وبحث وترقب .

لم يكن ( إرنست جرينجر ) هو الوحيد الذي تلقى  
الاستغاثة ، فقد سجلتها أجهزة وكالة الطيران المدني في  
الولاية ، وتطلق المسئولون للعمل بسرعة . وعلى الرغم  
من عدم تمكنهم من معرفة مكان الطائرة المنكوبة ،  
إلا أن طائرتين خاصتين تطلقتا من مطار ( روكي مونت -  
ويلسون - Rocky Mount - Wilson ) للبحث عن الطائرة  
الفقودة . ثم أُلحقت طائرة ثالثة وعلى متنها اثنان من موظفي  
الطيران المدني ، هما ( بوب فارينجتون - Bob Farington ) ،  
و ( توم أوكنور - Tom Oconnor ) ، وموظفة من المراقبة  
الجوية هي ( ليندا إدموند - Linda Edmund ) ، وذلك في  
رحلة استطلاعية لكشف أجواء المنطقة من ارتفاع 3500 متر .  
وكان أملهم أنه إذا أمكن تعيين مكان الطائرة ، والتحقيق  
قريباً منها ، ومخاطبة السيدة المستغيثة عبر جهاز الراديو ،

## محنة زوجة في أعالي الجوا

بقلم : [ روبرت أوبراين ]

كانت الساعة تشير إلى الحادية عشرة والدقيقة الرابعة  
والأربعين قبل ظهر يوم الأحد العاشر من يناير 1982 ،  
حين دوى جهاز الراديو في غرفة الاتصالات بمطار مدينة  
( برونسفليك - Brunswick ) الأمريكية للصغيرة ، بنداء سيدة  
تستغيث : « .. النجدة ! النجدة ! لقد غاب لطيار عن وعيه ،  
وأنا أجهل قيادة الطائرة ! » .

كان ( إرنست جرينجر - Ernest Grenger ) وحده في  
نوبة الخدمة للصباحية ، حينما أسرع إلى جهاز الراديو :  
« .. إلى السيدة المستغيثة .. أعيدى نداءك ! » . عادت  
السيدة بعد ثوان لتقول : « .. أرجو أن يساعدني أحدكم ..  
لقد فقد زوجي الوعي ! » . وخطبها ( جرينجر ) : « .. أرجو  
نوع الطائرة ووجهتها ! » ولكن لم يكن هناك من رد ،  
وأطبق الصمت على الجهاز .



فإنه يمكن تلقينها التعليمات الضرورية للهبوط بالطائرة ، على أن يكون بالطائرة ما يكفي من الوقود ، غير أن الوقت كان يمضي بسرعة ، دون ظهور أى أثر للطائرة المفقودة .

بدأت المحنة حينما أصر ( إدموند جريفلى - Edmund Griffly ) - البالغ من العمر الحادية والخمسين - على التوجه لولاية ( جورجيا ) ، لرؤية طائرة شراعية « Glider » جديدة لدى وكيل هناك تلقاها حديثاً .

كان الجليد ينهمر بغزارة ، وقد انخفضت درجة الحرارة إلى 17 درجة مئوية تحت الصفر على الأرض ، مما أدى إلى عزوف الكثيرين عن الطيران فى هذا اليوم . وهكذا أقنع ( جريفلى ) بطائرته الخاصة ، ذات الجناح المنخفض والمحرك الواحد من طراز « إم - 20 » ( ستيتسمان - Statesman ) صناعة شركة ( مونى الأمريكية - Mooney ) ، وذلك من مطار ( ماونت - ويلسون ) ، فى الساعة العاشرة والدقيقة لاسلمسة والأربعين صباحاً ، مصطحباً زوجته ( جيسكا - Jessica ) .

وكان من المقرر أن تستغرق الرحلة نحو ثلاث ساعات ،

كان لابد من الهبوط ، وإحداث ما يحدث .



نحو الجنوب الغربي إلى ولاية (جورجيا - Georgia) . وكانت (جيسكا) تنق تملأاً بمقدرة زوجها على الطيران ، فقد كان أسنأذا للطيران خلال الحرب العالمية الثانية ، وحاز على جوائز عديدة لبراعته في قيادة الطائرات الشراعية . على أنها لم تتعلم الطيران خلال أربعين سنة من الحياة الزوجية ، برغم أنها كانت تستمتع بمرافقة زوجها دائماً .

أشار زوجها إلى مدينة (فايتفيل - Fayetteville) أسفل للطائرة ، فبسطت (جيسكا) الخريطة الجوية المفصلة على ركبتيها ، وأخذت تنظر من النافذة كي تشارك زوجها بهجته . فجأة هوى (إيموند) نحوها ورأسه فوق الخريطة . أخذت تخاطبه بذعر ولكنه لم يتحرك ، وبذلت كل جهدها لإعادته إلى مقعده ، ولكن عينيه كانتا مطبقتين ، ووجهه هائلاً تماماً . حاولت تلمس دقات قلبه ، ولكنها لم تستطع ، إذ كانت الطائرة ترتج مع تيارات الهواء المتصادمة .

ترعت (جيسكا) منظره الذي يحمل جهاز الإرسال

والاستقبال ، وضغطت على زر الإرسال وهي تصيح طالبة النجدة . ثم حاولت الحفاظ على هدوئها ، وهي تمنى لنفس بأن (إيموند) مازال حيّاً . وعلى أية حال ، فليس من المناسب الانهيار الآن ، إذ عليها الهبوط بالطائرة إلى الأرض أولاً .

وراحت تتضرع إلى الله أن يمنحها الهداية والقوة ، وأخذت تصلى بحرارة وبصوت مرتفع ، وهي تمد يدها لأول مرة لتمسك بذراع القيادة حتى تتمكن من السيطرة على الطائرة ، ورددت بابتهاال : « ليس لي سواك يا إلهي ! » كانت (جيسكا) تجهل استعمال الراديو ، ولا تعرف ماتحملة لوحة القيادة أمامها من عدادات ولززار ومفاتيح كثيرة . وكل ماتعرفه أن تحريك الذراع إلى اليمين يجعل الطائرة تنحرف يمينا ، ودفعها إلى الأمام يعنى الانحدار والهبوط ، وسحبها إلى الوراء يؤدي إلى الارتفاع إلى أعلى . وكان من بين العدادات للكثيرة واحد منها يحمل رسم طائرة بيضاء صغيرة يشير مقدمها إلى أعلى ولا تتحرك على الإطلاق ، ولكن هذا الجهاز محاط بأرقام

كثيرة متحركة ، فقدرت (جيسكا) أن هذه الآلة هي البوصلة . ولاحظت بطاقة مثبتة يستخدمها الطيار لتذكيره بالشمال الجغرافى - الذى يختلف عن الشمال المغناطيسى .

ككت البطاقة تحمل الملاحظة التالية « للتوجه شمالاً ، احرف بزاوية مقدارها 355 درجة » . كان ذلك الاكتشاف بارقة أمل بالنسبة لـ (جيسكا) التى صاحت « .. أجل ! ، إننا نود التوجه شمالاً .. إلى منزلنا ! » .

أمدتها نبراتها الواثقة بالقوة ، فحركت الذراع إلى اليسار ، فاتحرفت الطائرة ببساطة ، ثم استقامت بالطائرة من جديد ، وهى تعرف أنها ستبقى هكذا ما بقى فيها من وقود . ثم أخذت ترقب الأرقام حول البوصلة ، وهى تدير للطائرة ببطء ، حتى بلغت الزاوية المطلوبة ، ولفها شعور بالاطمئنان والسلام .

ككت الطائرة تتجه شمالاً بسرعة ، وأخذت (جيسكا) تفكر فى محنة زوجها ، فربما أصيب بنوبة قلبية قاضية وهو فى الجو ، وفى المكان الذى أحبه دائماً . كان عليها الانخفاض للبحث عن مطار مناسب ، فأخذت تدفع الذراع

برج المراقبة الجوية يحاول تتبع مسار الطائرة الممودة





إلى الأمام للاتحاد قليلاً ، ومع كل حركة بسيطة كتبت الطائرة تهبط ثلاثين متراً وسط الهواء البارد المضطرب . وعندما هبطت الطائرة إلى الحد الكافي ، أخذت ( جيسكا ) تنظر من النافذة لأسفل بحثاً عن مطار . وعبرت فوق مطار ( فاييتفيل ) ، ثم بعده مطار ( رالاي - نورهام - Raleigh - Durham ) نحو الشمال بون أن تلحظهما .

ومرت ساعتان منذ بداية الكبوس ، وبدأ الإرهاق يهددها ، وأحسّت بالآلام تعصر عضلات جسمها كله ، وبدأت يداها ترتجفان وهما تدفعان ذراع الطائرة إلى الأمام ، كما ضعفت قوتها على التركيز . وقالت تخاطب زوجها : « .. لا يمكنني الصمود وقتاً أطول يا عزيزي ، علينا الهبوط بأسرع ما يمكن ! »

كانت ( جيسكا ) لا تعرف على الإطلاق كيفية إنزال العجلات ، ولم يكن هناك مقر من الزحف بجسم الطائرة المعنى فوق الأرض ، بما فيه من مخاطرة . شاهدت في الأفق مياه زرقاء قرب غابة صنوبر ، فعرفت في الحال أنها بحيرة ( كير - Kerr ) ، التي تبعد حوالي ثمانين

كيلومتراً إلى الشمال الغربي من منزلها في ( ويلسون ) . وتكررت بعض تعليمات زوجها إلى الطيارين الناشئين : « .. هبوط الطوارئ يجب أن يتم فوق حقل تم حصاده حديثاً ، بعيداً عن خطوط الكهرباء ، وقريباً من طريق لومنز ! » .

ظلت ( جيسكا ) تنحدر بالطائرة إلى أن شاهدت حقلاً جنوب البحيرة ، بدا لها أنه كان مزروعاً بنباتات التبغ ، ولاحظت بالقرب منه طريقاً ومنزلاً . تجاوزت الطائرة الحقل بسرعتها ، ثم عادت إليه وقد دفعت الذراع إلى الأمام ، والطائرة تهبط بأقصى سرعة ، ووضعت يدها على ما ظنته مفتاح الوقود لتخفيف السرعة ، فتوقف المحرك . فأدارته مرة أخرى ، ولكنه اضطرب قليلاً ثم همد تماماً ، ويبدو أن الوقود قد نفذ من خزان الجناح الأيمن ، ولكنها لا تعرف كيف تنتقل إلى الخزان الآخر في الجناح الأيسر .

أدركت ( جيسكا ) أنها لن تستطيع الهبوط في الحقل . وشاهدت في الحال أسلاكاً كهربائية لم تتبينها من أعلى .

وأصبحت هي وزوجها وتلك الطائرة التي تزن طنًا وربع الطن تنحدر نحو غابة مقطوعة الأشجار ، ولكن ما زالت بها بعض أشجار الصنوبر واقفة هنا وهناك . وعلى ارتفاع أربعة أمتار ونصف المتر ، اصطدم الجناح الأيمن بإحدى تلك الأشجار ، فاتفصل تمامًا عن الطائرة . ولما رأت ( جيسكا ) ذلك ، دفعت الذراع إلى أقصاها وأغمضت عينيها .

سقطت الطائرة فوق تربة امتزجت فيها الرمال بالصلصال والقش والجليد . ثم اندفعت بسرعة وعنف ، وهي تجر الأغصان المقطوعة في طريقها ، واستقرت أخيرًا على بعد 18 مترًا فقط من أبراج الكهرباء ذات الضغط العالي على جانبي الطريق - « 23 ألف فولت » .

انفتح باب الطائرة على أدغال وحشائش برية حتى الخصر . لم تشعر ( جيسكا ) بأى ألم ، ولكن الهواء البارد جمد أوصالها . ونظرت إلى زوجها وهي تفهم « احفظه يا إلهي » وأخذت تصلى وهي تغطيه بمعطفه الثقيل . ثم

قفزت من الباب ، بهدف للتوجه إلى المنزل الذي شاهدته من أعلى . وأخذت ترحف على يديها وركبتيها عبر الأغصان الشائكة نحو الطريق ، ثم أخذت تجر ثقلها فوق الطريق المتجمد في اتجاه المنزل الريفى ، إلى أن قطعت مسافة 180 مترًا . أجهدت نفسها لصعود الدرجات القليلة ولكنها لم تستطع ، فزحفت إلى الباب الخلفى ، وأمسكت ببعض الأحجار وقذفتها بكل قوتها نحو الباب .

نقلت ( جيسكا ) على الفور إلى مستشفى مدينة ( هندرسون - Henderson ) حيث اكتشف الأطباء كسورًا فى الضلوع ، وانحرافًا فى رنتها . وبعد ساعة كان أولادها الأربعة إلى جانبها فى المستشفى . أما زوجها ( إدموند ) فقد تبين أنه قضى نتيجة نوبة قلبية مفاجئة وتم دفنه .

واستعادت ( جيسكا ) قوتها وحيويتها بعد حوالى الشهر من العلاج والرعاية .

ويبدو أن نفاذ الوقود فى الوقت المناسب كان جزءًا من معجزة للحفاظ على حياة تلك السيدة الشجاعة . ولو لم

## عندما اندلع الجحيم في الجو!

بقلم: [ ويليام جارفي ]

كانت الطائرة التابعة لشركة ( بيلجرام - Pilgram ) للطيران جاهزة لصعود الركاب في مطار ( جروتون - Groton ) ؛ بمدينة ( نيولندن - New London ) ، بولاية ( كونيتيكت ) الأمريكية ، للقيام برحلة الطيران رقم 458 إلى مدينة ( بوسطن - Boston ) ، كان ذلك من بعد ظهر يوم الأحد 21 فبراير 1982 المشبع بالترطوبة ، وقد وقف الطيار المساعد ( لايل هوج - Lyell Hogg ) - ٢١ سنة - يرشد الركاب إلى أماكنهم داخل الطائرة . وهي من طراز ( أوتر - Otter ) ، التي تتسع لثمانية عشر راكباً ، ذات محركين مروحيين ، وثلاث عجلات ثابتة ، صناعة شركة ( دي هافيلاند - De Havilland ) الكندية ، ومخصصة للمسافات القصيرة على ارتفاع منخفض .

بعد ذلك أقفل ( هوج ) باب الطائرة ، وتوجه إلى كابينة القيادة لينضم إلى قبطان الطائرة ( توماس برينسمتر - 36

يكن ذلك ، لدارت الطائرة حول نفسها في دوامة وسقطت على نحو قاتل ، أو اصطدمت بأسلاك الكهرباء ذات الضغط العالي .

وأصدرت وكالة الطيران المدني بالولاية تقريراً عن الحادث جاء فيه : « .. لقد حققت السيدة ( جيسكا ) أمراً رائعاً بهبوطها بالطائرة بعد نفاذ الوقود . ويبدو أن العناية الإلهية كانت ترعاها ! » .



بتصرف عن المصدر :

Flying Magazine , July 1982 ,

by Robert O'Berein New York . ,

N. y. , U.S.A



سنة - Thomas Prinster ) . ولأخذ ( هوج ) يقوم بإجراء قائمة الفحص لمختلف الأجهزة التي تسبق الطيران ، ثم خاطب بالراديو مركز التحكم في الطرق الجوية ( تراكون - TRACON ) ؛ لأخذ تصريح بالطيران إلى ( بوستون ) .

كان ( هوج ) قد تم 500 ساعة طيران على الطائرات من طراز ( أوتر ) منذ أن التحق بالشركة قبل خمسة أشهر كطيار مساعد . أما ( برينستر ) فاستمر مع شركة ( بيلجرام ) لثلاث سنوات ، وتم 2700 ساعة كقبطان على طائرات من نفس الطراز . وعندما بدأت الطائرة تتحرك ، تناول ( هوج ) الميكروفون الداخلي ، وأعطى للركاب إجراءات الطوارئ العشرة .

أما ( برينستر ) فكان يوجه الطائرة نحو بداية للممر الجوي . وفي الساعة الثالثة وعشر دقائق من بعد الظهر أُلْقَت الطائرة ، وبدأت في الارتفاع التدريجي إلى أن وصلت لارتفاع 3000 قدم - حوالي 900 متر - وهو مستوى الطيران الثابت والمسموح به لهذا النوع من الطائرات .

كان من بين الركاب مهندس الطيران ( هاري بوليكرون -



كان الجو يارداً ومشبعاً بالرطوبة في بداية الرحلة

35 سنة - Harry Polychron ) ، متوجّهاً إلى مقر شركته في (بوستون ) ، وقد اصطحب معه مضرب للتنس لممارسة هذه الرياضة في أوقات فراغه ، حيث وضعه بين ركبتيه . ولاحظ (بوليكرون ) أن الزجاج الواقى من الرياح أمام الطيارين قد غطته طبقة من الجليد ، ولكن ذلك كان متوقعاً في سماء المنطقة وفي شهر (فبراير ) للمبدء بالغيوم . وبعد قليل اكتشف راحة غير عادية ، شيئاً أشبه بالكحول ، وكان ثمة شيء ما على غير ما يرام .

وكان ( لانس ثيوبالد - Lance Theobald ) جالساً في الصف الأخير في طريقه للالتحاق بجامعة (مين - Maine ) ، حيث حصل على منحة دراسية لتفوقه رياضياً . وقد راح في غفوة فور الإقلاع من (نيو لندن ) ، ولكن سرعان ما استيقظ من غفوته ، فالتفكير في الضغط الجوي والأصوات المضطربة أثباته أن الطائرة تتحدر بسرعة .

وما إن استقام في مقعده حتى نظر إلى الأمام ، فشهد رؤيا من الجحيم ، وكما استرجع الأحداث فيما بعد « .. كانت كابينة القيادة شطة من النيران ، وكان الدخان يملأ المكان كله ، وكانت الرؤية عسيرة . ولكن بدا أن الطيار

كان يحترق أيضاً ، ومع ذلك كان مستمراً في قيادة الطائرة .. » .

وما حدث أنه بعد دقائق عشر من إقلاع الطائرة ، بدأ الجليد يتراكم على الزجاج الأمامى لكابينة القيادة الواقى من الرياح . فقام ( هوج ) بتشغيل جهاز غسل الزجاج وإذابة الجليد .

ولأن الطائرة من طراز قديم ، فقد كانت مزودة بجهاز يعتمد على رش الكحول للفصل وإذابة الجليد معاً . وذلك بدلاً من جهاز التسخين الكهربائي في طائرات (أوتر ) الأحدث منها . ولهذا ثبت تحت مقعد القبطان وعاء من البلاستيك يحتوى على 1.5 جالون أمريكى - حوالى 5.5 لتر - من كحول ( إيزوبروبيل - Isopropyl ) النقى ، ومن قاع هذا الخزان تخرج أنبوبة من البلاستيك ، تمر عبر ثقب في أرضية الطائرة إلى مضخة كهربائية في الجزء الأسفل ، وكان هناك أنبوب آخر من المضخة إلى الرشاشين في مواجهة الزجاج الواقى .

وحين ضغط ( هوج ) على مفتاح التشغيل ، انتشر بعض الرذاذ على الزجاج أمام القبطان ، ولكن لم ينتشر

إلا قدر ضئيل على الزجاج أمامه هو ، فأدار مساحات الزجاج إلى الجهة الأخرى ، حتى لاتعوق شفراتها تدفق الكحول . ثم ضغط على جهاز الرش مرة أخرى لثلاثتين ، فانتشرت على الفور رائحة الكحول . لحظات بعدها وتصاعدت حزمة رمادية من الدخان من ثقب عمود العجلات - وهي فتحة في أرضية الطائرة للتحكم في العجلات يدويًا - ثم بدأ الدخان الأسود الكثيف الخلق ينتشر بسرعة . استدار ( هوج ) نحو ( برينستر ) على بعد متر واحد منه ، ولكنه كان محتجبًا تمامًا وراء ستارة من الدخان .

ارتفع صوت ( برينستر ) واضحًا ومسيطرًا ، وهو يخاطب مركز المراقبة الجوية عبر الراديو :

• هنا ( بيلجرام ) 458 . نريد التوجه مباشرة إلى ( بروفينس ) . إنها حالة طوارئ .

• ( بيلجرام ) 458 . هل أنت الذي تتحدث ؟

• رجاء ! مباشرة إلى ( بروفينس ) . هناك حريق

داخل الطائرة .

• ( بيلجرام ) 458 ، سمعناك . تحول إلى اليمين باتجاه درجة إلى ( بروفينس ) .

في تلك الوقت كتبت الطائرة على بعد 12 ميلًا - حوالي 20 كيلومترًا - شمال غرب مطار ( جرين ستيت - Green State ) في مدينة ( بروفينس - Providence ) ، وكانت الساعة تشير عندئذ إلى الثالثة وثمان وعشرين دقيقة من بعد الظهر . ومع أن الطائرة كتبت تشتعل بالنيران فقد كان هناك خطر داهم يواجه ( برينستون ) و ( هوج ) ، بضرورة التحكم في الطائرة .

كان الدخان الكثيف يحوطهما من كل جانب ، مما حجب رؤية لوحة القيادة أمامهما ، فضلاً عن تراكم الجليد على الزجاج الواقى ، وكان عليهما قيادة الطائرة دون استخدام للرؤية البصرية المباشرة ، وأن يدورا بالطائرة 90 درجة ، وأن يهبطا بها من ارتفاع 2400 قدم - حوالي 730 مترًا - إلى مستوى سطح الأرض ، مسترشدين فقط بتعليمات مراقبي محطات الرادار الأرضية .



وبالرغم من النيران المشتعلة تحت مقعد (توم برينستر) فقد ظل يقود الطائرة ، التي بدأت هبوطاً مقللاً واتحدراً سريعاً . ثم جاء نداء الراديو :

● (بيلجرام) 458 ، كم عدد الركاب على ظهر الطائرة ؟

● عشرة ركاب - « كما أجاب هوج » .

وفي الحقيقة كان هناك اثنا عشر راكباً ، فلقد نسي الطيار المساعد أن يضيف طاقم الطائرة ، وشاهد ( هاري بوليكر ) الدخان الأبيض والرمادي ينتشر في كابينة القيادة ، وما أعقبه من دخان أسود كثيف ، حجب القبطان ومساعداه تماماً ، وأصبح من الصعب على الركاب التنفس بسهولة ، وأدرك أن الطيارين لابد أنهما يعانيان ضغطاً شديداً وخطراً داهماً .

وأمسك (بوليكر) بمضرب التنس ، وحطم بمقبضه النافذة المجاورة له . وما إن أخذ الدخان يتسرب إلى الخارج من فتحة الشباك ، حتى تقدم إلى الصف التالي وحطم نافذته .



سقطت سر - أولاً من تحت مقعد بمضرب

وفيما هو يتقدم إلى الأمام إلى مقدمة الطائرة ، شاهد أسنة اللهب تتصاعد من أرضية الطائرة خلف مقعد القبطان مباشرة ، فتناول معطفاً وألقى به عليها ، ولكنه لم يستطع وقف الدخان الخائق .

كان الطياران يقودان الطائرة حينئذ ورأساهما خارج النوافذ الجانبية ، بينما كانت الطائرة تندفع في الغيوم على ارتفاع 1600 قدم - حوالي 485 متراً - حيث بدأت أسنة اللهب تتصاعد من شقوق أرضية الطائرة ، وكان للقبطان ومساعداه يتلظيان خلالها في مقعديهما . إذ إن زيهما الرسمي للطيران مصنوع من الألياف الصناعية ، والتي كانت تنوب وتلتصق بجسديهما . وأخذت النيران تحرق أذرعهما وأرجلهما وجذعيهما ، ولكنهما ظلاً في موقعهما ، يقودان طائرتهم المشتعلة في اتحارهما الأخير المرعب .

وكان تحت مقاعد الركاب ، خلف النيران المشتعلة مباشرة ، مستودعان للوقود بهما 200 جالون من البنزين

- حوالي 757 لتراً - ولم تكن هناك فرصة متاحة لبلوغ الطائرة مطار ( جرين ستيت ) .

نظر ( هوج ) أمامه فشهد بحيرة متجمدة ، هي خزان مياه ( سيشوات - Scituate ) . ولما لم يكن قادراً على رؤية أو سماع القبطان ، قرر تولى القيادة ، ولكن يبدو أن القبطان قرر أيضاً في هذه اللحظة الهبوط على سطح البحيرة ، ومالت الطائرة إلى جانبها الأيسر ، ثم استقامت في خط يسمح لها بالهبوط على سطح البحيرة .

ألقي ( هاري بوليكر ) نظرة خاطفة خارج كابينة الركاب وشاهد الأرض ، فاندفع إلى الحاجز الفاصل وثبت نفسه . وكان ( برينستر ) قد نجح في النزول بالطائرة من ارتفاعها المقرر إلى مستوى الأرض في أقل من أربع دقائق ، ولكن اثنتى عشرة حياة كانت في حاجة إلى ثوان أخرى . هبط ( برينستر ) بالطائرة في صدمة عنيفة على سطح البحيرة ، حتى إن الصدمة أطاحت بالعجلات ، وفصلت الجناح الأيمن ، ولكن الثلج على سطح البحيرة ظل متمسكاً ،

وقفز على الهيكل المشتعل لمسافة 500 قدم - حوالي 180 متراً - قبل أن تتوقف .

اندفع الراكب (بول هاينز وورث - Paul Hains Worth) من مقعده بسرعة نحو الباب الرئيسي وحاول فتحه ، ولكنه لم يستطع ، وشاهد فتحة في هيكل الطائرة بجانب الباب ، فبدأ يضرب برجله لإزالة ألواح الألومنيوم لتوسيع الفتحة ، ثم قفز على الثلج وتبعه آخرون ، وكان (سيجفريد كرا - Siegfried Kra) وهو جراح قلب في مستشفى (نيوهافن - New Haven) يشق طريقه للخروج ، حينما شاهد الطفلة (سوفي جيت - 9 سنوات - Sophie Geidt) ممددة قرب المخرج ، فحملها وقفز إلى الخارج . ومن عنف الصدمة اتلع كتف (هارى بوليكرين ) ، وفي أثناء تلمسه الطريق للخروج ، سمع نداء سيدة (أرجو أن يساعدني أحد ، إني ضريرة ! ) .

أمسك (بوليكرين ) بالسيدة (لورييل ماكجيل Laurel Megil -) وسحبها معه إلى الخارج . ثم عاد مرة أخرى

نحو شلب لمحله بلا حراك على الأرض في مؤخرة الطائرة ، ولكن كتفه المخلوع والدخان الذي ملأ رنتيه أعاقاه عن العمل وحده ، فطلب المساعدة . عنئذ قام (هاينز وورث) بالذهاب إلى مؤخرة الطائرة ، وسحب (لانس ثيوبالد - Lance Theobald) إلى الخارج .

خلال ثوان كانت النيران قد اخترقت الحاجز الفاصل داخل الكابينة ، ووصلت إلى مستودعي الوقود ، وأصبحت الطائرة شعلة من الجحيم ، حيث ألت عليها النيران تماماً . وبينما كان (لايل هوج) يتهدى على الثلج ، شاهد شكلاً مروعاً يقترب منه ببطء : « .. هل أنت على مايرام ؟ » .

وبالذلة (هوج) نفس السؤال ، كتبا هما الطياران يتبادلان الاطمئنان ، وقد أصيب كلاهما بحروق خطيرة .

وفيما هما يشقان طريقهما نحو شاطئ البحيرة ، أخذت قطع من اللحم المحترق تتساقط من أقرعهما وأرجلهما على الثلج . وقبل أن يصل الناجون إلى ضفة البحيرة ، كانت



سيارات الشرطة قد وصلت ، مع توقف العديد من السيارات على الطريق السريع .

كان هناك خلط حول عدد الركاب على متن الطائرة ، فرسالة مركز المراقبة الجوية تقول إنهم عشرة ركاب ، ولكن الناجين أحد عشر راكبًا ، والحقيقة أنهم اثنا عشر راكبًا بما فيهم الطياران .

لقد ماتت السيدة (لوريتا ستانزاك - Lorretta Stanczak) اختناقًا بالدخان وأول أوكسيد الكربون والهواء الساخن . إذ كان الدخان كثيفًا عند الهبوط ، حتى إن أحدًا لم يلاحظ موقع السيدة المسكينة .

ومع أن أحدًا من الناجين لم يصبه ضرر ، فقد نقلوا جميعًا إلى مستشفى (رود آيلاند) في مدينة (بروفينس) ، وكان الطياران قد نقلوا بسرعة بسيارة إسعاف ، حيث كُتا الوحيدين اللذين كُتبت حروقهما حرجة .

فقد أصيب (هوج) بحروق شديدة في 25 في المائة من جسمه ، وكُتبت رجله ويده اليسريان أكثر المناطق تضررًا ، كما أن وجهه وجانبه الأيمن قد احترقا أيضًا .

وقد أُجريت له سلسلة من عمليات الترقيع الجلدية الناجحة ، وعلاج مكثف ، وعاد إلى الطيران بعد أشهر . أما (برينستر) فكانت إصابته أشد قسوة وحرارة للغاية حيث غطت الحروق 70 في المائة من جسده ، ومعظمها من الدرجة الثالثة الخطرة . وأُجريت له عدة عمليات جراحية مكثفة ، وعلاج يومي مرهق ، ثم عاد إلى شركته في منصب إداري كبير .

بعد أيام من الحادث ، أصدرت إدارة الطيران الفيدرالي (الأمريكية - FAA) ، تحذيرًا إلى جميع شركات الطيران التي تستخدم طائرات من طراز (لوتر) أو غيرها ، ومزودة بنظام يعتمد على الكحول في إذابة الجليد ، بضرورة أن تستبدل به فورًا نظامًا كهربائيًا ، وقد أشاد الركاب بشجاعة القبطان ومساعدته ، وثباتهما عند الشدائد .

وفي التحليل النهائي للحادث ، أشاد المجلس القومي (الأمريكي) لسلامة المواصلات NTSB بشجاعة الطيارين

## قرر المختطف الانتحار بالطائرة !

بقلم: [دوي آيكليستون  
وستيفن جونسون]

كانت الساعة تشير إلى التاسعة مساءً إلا عشر دقائق ،  
من يوم الجمعة 8 يونيو 1979 ، حينما اقتربت طائرة الركاب  
الضخمة من طراز ( دي بي - 9 ) التابعة لشركة الخطوط  
الجوية الأسترالية ( كاتالاس - Qantas ) من محطتها الأخيرة  
في مدينة ( بريسمان - Brisbane ) . وطلب مساعد القبطان  
( جون بايمان - John Payman ) ، إننا بالهبوط من برج  
المطار .

كان اسم الطائرة المسجلة به ( تانجو جوليات - Tango  
Juliat ) وتحمل 41 راكباً ، وطاقماً مكوناً من ستة أشخاص ،  
وقد انطلقت من مدينة ( ميلبورن Melbourne ) في أقصى  
الجنوب الشرقي الأسترالي ، إلى مدينة ( بريسمان ) في  
الشمال الشرقي ، على مسافة 1500 كيلومتر . تلقت الطائرة

[ م ٩ - حدث بالفصل عدد (١) ]

لمبارتتهما البطولية الفورية - وعلى ذلك تقرر منحهما  
« جائزة البطولة » لعام 1982 التي تمنحها المؤسسة الدولية  
لسلامة الطيران IFSF .



بتصرف عن المصدر :

Professional Pilot Magazine ,  
May 1982 . An Article by William  
Garvery , Titled « Fire Aloft ! ».  
Washington National Airport ,  
Washington , D.C. , 20001 , U.S.A.

إذنا بالهبوط من برج مراقبة مطار ( بريسبان ) ، وبدأ القبطان ( جراهام ماكميلان - Graham Macmillan ) في اتخاذ إجراءات الهبوط المعقدة . وفي هذه اللحظة اقتحم شاب كابينة القيادة ، وأخرج مسدسًا من تحت البلوفر الصوفي الفضفاض ، وصوبه نحو مساعد القبطان وقال له : « اصعد بهذه الطائرة إلى ارتفاع 20 ألف قدم ! - حوالي 6100 متر » .

استدار ( ماكميلان ) بطريقة عفوية نحو الخاطف وقال له بحسم : « ليس لدينا وقود كاف » . ولكن هذا أصر على طلبه ، فأخذ ( ماكميلان ) يشرح له بهدوء أن الطائرة قد استنفدت وقودها طوال المسافة بين المدينتين - ولشئ إلى العدادات - لم يبق في الخزانات من الوقود ما يكفي إلا للطيران لمدة خمس عشرة دقيقة فقط - هذا بالإضافة إلى الكمية الاحتياطية التي تفرضها قوانين إدارة النقل للجوى ، ولكن الخاطف ( فيليب سيلوري - Philip Sailory ) - 36 سنة - تحول بمسدسه إلى رأس ( ماكميلان ) ، وكرر مطلبه بالتخليق إلى ارتفاع أعلى . حينئذ خاطب القبطان الركاب : « سيداتي سادتي ، رجاء التكرم بالبقاء في مقاعدكم ! » .

تبادل الركاب نظرات حائرة فيما بينهم ، ولكن لم يحدث ارتياح . وقامت المضيفة ( مارلين تشادويك - Marilyn Chadwick ) ، بنقل الطفل ( جيمي فان هيرك - Jimmy Van Herk ) - 8 سنوات - ، وأخته ( تينا - Tina ) - 6 سنوات - من المقاعد الأمامية إلى المقاعد الخلفية . غير أن مساعد الكابتن ( بايمان ) واصل الانحدار بالطائرة إلى أسفل ، وتجاهل المشكلة تمامًا ، في حين أخذ ( ماكميلان ) يناقش الخاطف : « .. ولكن إذا ارتفعنا بالطائرة ، سينفذ الوقود وتسقط الطائرة ، ونحن لا نريد أن نفقد كل من على متنها ! » .

ورد ( سيلوري ) بهدوء قاتل : « .. هذا أمر لا يهمنى في شيء ! سنهبط في خليج موريتون ! » ، وأدرك القبطان أنه يواجه رجلًا ينفذ مهمة انتحارية ، فخليج ( موريتون ! ) هذا هو المقابل تمامًا لميناء ( بريسبان ) في المحيط الباسفيكي . وتذكر كلمات والده ، حينما ترك السلاح الجوي الأسترالي ليتحقق بالشركة كطيار مدني : « .. على الأقل لن تواجه هناك مجنونًا يطلق النيران عليك ! » . ولكنه الآن يواجه الموقف نفسه ، بل الأسوأ من ذلك أنه يريد الانتحار بالطائرة ، مصطحبًا معه كل من على متنها !



لم يسبق للكابتن ( مكميلان ) أن واجه موقفاً مشابهاً  
 كهذا طوال 23 سنة من الخدمة في الشركة ، كما لم يسبق  
 لمساعد القبطان ( بايمان ) أن واجه شيئاً مماثلاً طوال  
 14 سنة في عمله ، كما أنهما لم يعرفا على وجه التحديد  
 هدف الرجل المسلح ، فقرررا الاستمرار في مواجهته  
 بالمصاعب ، مدركين أنهما يقتربان من الحل كلما اقتربا  
 من الأرض . وعلى أية حال فلم يكن بالطائرة من الوقود  
 إلا ما يكفي للانحدار لأسفل . وفي أثناء ذلك قام مساعد  
 القبطان بتشغيل جهاز إنذار لاسلكي مخبأ ، يحيط برج  
 المراقبة في ( بريسبان ) علماً باختطاف الطائرة  
 (تاجو جولييت ) وذلك على موجة راديو خاصة وبطريقة  
 آلية ، دون أن يدري الخاطف .

في ذلك الوقت كان الخاطف منفعلاً للغاية ، حتى إنه  
 ضرب ذراع ( بايمان ) بقبضة المسدس ، حينما مَدَّ يده  
 ليحاول إطفاء الضوء عن مقياس الارتفاع Altimeter ،  
 وأمره بأن يرفع يده عن أجهزة القيادة ، وعندها رفع  
 (بايمان ) يديه عن ذراع القيادة والسيطرة ، أصبحت



عندما تتدخل المشكلات العاجية في ملامة الطيراد !

الطائرة تحلق بدون طيار . وهنا أمسك القبطان (ماكميلان) بذراع القيادة الأخرى أمامه لتوجيه الطائرة ، متجاهلاً المسدس المصوب إلى رأسه ، وعندما وضع الطائرة في مستوى أفقى ، انحرف فجأة وبقوة ، فالتفتح باب كابينة القيادة . وصرخ (سيلورى) : « أغلق هذا الباب ، فلا أريد أن أخيف الأولاد ! » وقام هو نفسه بفتح الباب .

لاحظ الطياران نقطة ضعف الخاطف ، وتمسكا بها . سأله (بايمان) : « لاحقاً لا تريد أن تخيف الأولاد ؟ » إله أمر غريب ! إنك تفعل أكثر من ذلك .. إنك تقتلهم ! » ، وسأله (ماكميلان) : « هل لك عائلة ؟ » . فأجبت (سيلورى) : « نعم لى زوجة وطفلان » ، وهذا سبب ما أفعل !

استمر الحوار بطيئاً متدرجاً على هذا النحو . فقبل أسبوع من ذلك الوقت تركت زوجة (سيلورى) للمنزل مصطحبة طفلها إلى جهة غير معروفة ، بعد أن وصلت الخلافات بينهما حداً لا يحتمل . وهو الآن يريد إرغام العالم كله على الاستماع إلى شكواه ، أو ربما يدفعه اليأس إلى الانتحار .



تجعل القصاص ومساعدته طيبت تختطف وأمرأ على الهوى

وأبقى ( ماكميلان ) الطائرة محلقة ببطء في نوثر واسعة حول المطار . وأخيراً انحرى على الخاطف عقد صفقة عادلة ، فإذا سمح له بالهبوط وإطلاق سراح الركاب ، فهو يعده بتزويد الطائرة بالوقود ، والذهاب به إلى أى مكان يختاره ، وشرع ( ماكميلان ) فى تنفيذ ذلك ، برغم أن الخاطف لم يرد على انحرائه ، فنزل عجلات الهبوط ، وخفض قلابات الأجنحة ، ووجه الطائرة نحو بداية ممر الهبوط ، وأخذت الطائرة فى الانحدار التدريجى .

كان الخاطف فى أثناء ذلك ينقل فوهة المسدس من جمجمة ( ماكميلان ) إلى صدغه الأيمن ، صائخاً « .. لا تهبط ! لا تهبط ! » . ولكن ( ماكميلان ) تجاهل المسدس تماماً ، وقال بإصرار : « بل يجب أن أهبط ! » وحاول تركيز انتباهه كلية إلى عمليات الهبوط المعقدة ، قاتلاً فى نفسه « إتنى أقهره ! » .

توقفت الطائرة فى نهاية الممر ، وأضاء ( بايمان ) كابينة القيادة وكذلك كابينة الركاب . صرخ ( سيلورى ) : « أطفئ الأضواء ! » ، ولكن الطيارين تجاهلا الأمر ،

وأصرا على ألا يفعل شيئاً إلا بعد هبوط الركاب . وثار ( سيلورى ) ، واستدعى المضيفات الأربع ، وأمرهن بالجلوس على أرضية كابينة القيادة ، ثم أمر الطيارين بالبقاء فى مقعديهما مشدولين بالأحزمة . عندئذ أدرك الركاب حقيقة ما يجرى من خلال باب الكابينة المفتوح ، وأخذوا يرقبون ما يحدث بوجوم ودهشة .

خلال دقائق وصل إلى المطار ( فيرن ماكدونالد - Fern Macdonald ) مدير البوليس فى مقاطعة ( كوينز لاند - Queens Land ) ومعه 60 جندياً من المدربين على مكافحة الشغب والإرهاب . وانتشروا فى الظلام على شكل نصف دائرة حول مؤخر الطائرة . وقرر ( ماكدونالد ) عدم اقتحام الطائرة ، إلا إذا أطلق الخاطف الرصاص ، وحتى ذلك الحين يظلون هم والركاب مجرد مشاهدين للأحداث .

ازداد اضطراب ( سيلورى ) ، وأخذ يوزع شتاتمه على الطيارين والمضيفات . وإذا رأى فجأة الطفلة ( تينا ) تبكى ، قال بهدوء : « إنه يأسف لإزعاجها » ، ثم واصل صراخه وشتاتمه : « إذا تحرك أحدكم ، نسفت رأسه فى الحال ! » . كانت الأضواء الداخلية الساطعة تثيرة ،



فصرخ طالباً إطفاءها ، ولكن الطيارين رفضا ذلك بحزم .  
إلا بعد إطلاق سراح الركاب . وعندما هدأت ثورة غضبه  
بعد دقائق ، وافق على ذلك وطلب من المضيفة ( إيرينا -  
Erina ) إخراج الركاب من الطائرة . ففتحت الباب  
الخلفي ، وخرج الركاب واحداً فواحداً بهدوء . وقال لها  
أحد الركاب : « إنك فتاة شجاعة ! » ، ولكن لم يكن  
شعورها كذلك ، فهذه هي فرصتها للنجاة . ولكن ماذا يمكن  
أن يفعله المسلح بطاقم الطائرة إن هي هربت ؟

وبعد أن استقر الراكب الأخير على أرض الممر ،  
عادت ( إيرينا ) على مهل إلى كابينة القيادة .

واصل الطياران مقاومة الخاطف بنكاء ، وإرغامه على  
اتخاذ القرارات بنفسه . وسأله القبطان بهدوء : « ماذا  
تريد بالتحديد ؟! وما الذي يمكنني أن أفعله من أجلك ؟ »  
قال الخاطف بعد تفكير : « إنه يريد التحدث إلى المذيع  
التليفزيوني ( مايك وولسي - Mike Wolsey ) ، لشرح  
مشكلته وتوجيه نداء إلى زوجته وأطفاله » . فطلب  
القبطان من برج المطار الاتصال بالمذيع . وأمر الخاطف  
المضيفة ( كولين - Colleen ) بإحضار عتبة من عصير

الفواكه . وأوشك أن يسلمها مسدسه في ثورة عاطفية ،  
وهو يدفع لها ثمن العتبة ، بعد أن اختطف طائرة  
بملايين الدولارات .

بعد ذلك أمر الخاطف القبطان بتزويد الطائرة بالوقود .  
ولكن حين ظهرت سيارة الوقود ، ارتاع ( سيلوري )  
وحسّر فوهة المسدس في عنق المضيفة ( مارلين -  
Marilyn ) صارخاً . « هؤلاء هم رجال الشرطة ! » .  
ثم صاح بالكابتن . « افتح فوراً بالطائرة . وإن لم تفعل ،  
سأنتسف رأس الفتاة ! » .

أدار ( ماكملان ) محركاً واحداً ، وتوجه بالطائرة  
نحو سيارة الوقود . وفهم سائق السيارة معنى هذه  
الحركة ، فتحرف بالسيارة وغاب في الظلام .

أوقف القبطان الطائرة ، وأطفأ المحرك ثم قال للمسلح :  
« اسمع .. إننا نريد مساعدتك » ، وعرض عليه أن  
يطلب بالراديو البحث عن زوجته وأولاده . ووافق الخاطف  
على إعطائه العنوان ، وهو على وشك الانهيار ، حيث  
دخل كابينة الركاب الخالية ، وجلس على المقعد الأمامي .

نظرت المضيفة ( إيرينا ) من النافذة بأسى ، فسألها الخاطف : « هل أنت مرهقة ؟! أتريدون أن تذهبي إلى منزلك ؟ » فأومأت ( إيرينا ) برأسها بالإيجاب ، فأشار إليها بالذهاب من الباب المفتوح في مؤخر الطائرة .

استبد الغضب بالمضيفة ( أسما كاظم - Asma Kazim ) ، حتى إنه فاق خوفها فقالت : لكننا مرهقون ! لماذا لا نذهب جميعاً إلى منازلنا ؟ فصاح ( سيلوري ) بالرفض ، ثم أمرها بأن تحبو إلى مؤخر الطائرة وتساعد زميلتها على النزول . ولم تفهم ( أسما كاظم ) ما قاله ، ووقفت لتتحقق بزميلتها . فأمسك ( سيلوري ) ذراعها ببسراه ، وهو ممسك بالمسدس بيمينه . ثارت ثائرة المضيفة ( أسما ) وضربت يكفها يد ( سيلوري ) اليمنى بعنف ، فسقط المسدس على الأرض . وارتدى الاثنان لالتقاطه ، ولكن الفتاة قذفته بعيداً ، ثم ألقت بنفسها على الخاطف وهي تصيح .

سمع الطياران الجلبة ، فحلا أحزمة الأمان المشدودة بالمقعد ، وهجما على المسلح . قفز ( بايمان ) فوق

الجندين المتكومين على أرضية الطائرة ، بينما داس ( ماكميلان ) بقدمه يد ( سيلوري ) الممدودة نحو المسدس ، على بعد نصف متر فقط .

التقط القبطان المسدس ، وقذفه خارج الطائرة عبر الباب الأمامي . ثم أسرع إلى كابينة القيادة وصاح بجهاز الراديو : « أسرعوا لقد أمسكناه ! » اندفع رجال الشرطة إلى داخل الطائرة ، حيث كان أفراد الطاقم قد تغلبوا على الخاطف ، الذي هداً تماماً وأخذ يحملي في ذهول .

هكذا انتهت المحنة ، التي استمرت حوالي الساعتين ، وكان سلاحها الهدوء والفطنة . وفي التاسع من يناير 1980 حكم على ( فيليب سيلوري ) بالسجن مدى الحياة ، وفي عام 1981 قدم التماساً فخفض الحكم إلى عشر سنوات .

قررت الحكومة الأسترالية منح القبطان ( جراهام ماكميلان ) ، والمضيفة ( أسما كاظم ) وسام ( نجمة الشجاعة - Order of Merit ) الذي يعد أرفع أوسمة الاستحقاق الأسترالية الذي يمنح للمدنيين .





وعندما جاعنى للتصريح أخيراً ، اندفعت بالمقاتلة للنفثة من طراز ( فامباير - Vampire ) على طول الممر ، ثم بدأت الصعود إلى أعلى فأعلى ، منحرفاً نحو اليسار فى اتجاه بريطانيا . ثم اتصلت عبر الراديو بهرج المراقبة فى القاعدة الجوية الألمانية :

- هنا ( تشارلى دلتا ) . إقلاع آمن ، والعجلات رفعت فى مكانها .

- ( تشارلى دلتا ) .. ، هنا ( روجر ) ، حول إلى القناة ( دى D ) - ميلاد سعيد .

- شكراً ( روجر ) ، نفس التمنيات لك .

ثم قمت بعد ذلك بتحويل جهاز الاتصالات على ( القناة دى - Channel D ) وهى التردد المخصص للمراقبة الجوية التابعة لسلاح الطيران الملكى البريطانى RAF فى شمال ألمانيا ، والذي يعرف رسمياً باسم ( مركز تحكم بيفيلاند الشمالى - North Bevlant ) .

ألقيت نظرة على خريطة الرحلة ، حيث تم تحديد المسار بالحبر الأزرق ، ولكنى أعرف التفاصيل عن ظهر قلب .

## هائم بطائرته فى بحر الشمال !

بقلم : [ فريدريك فورسايت ]

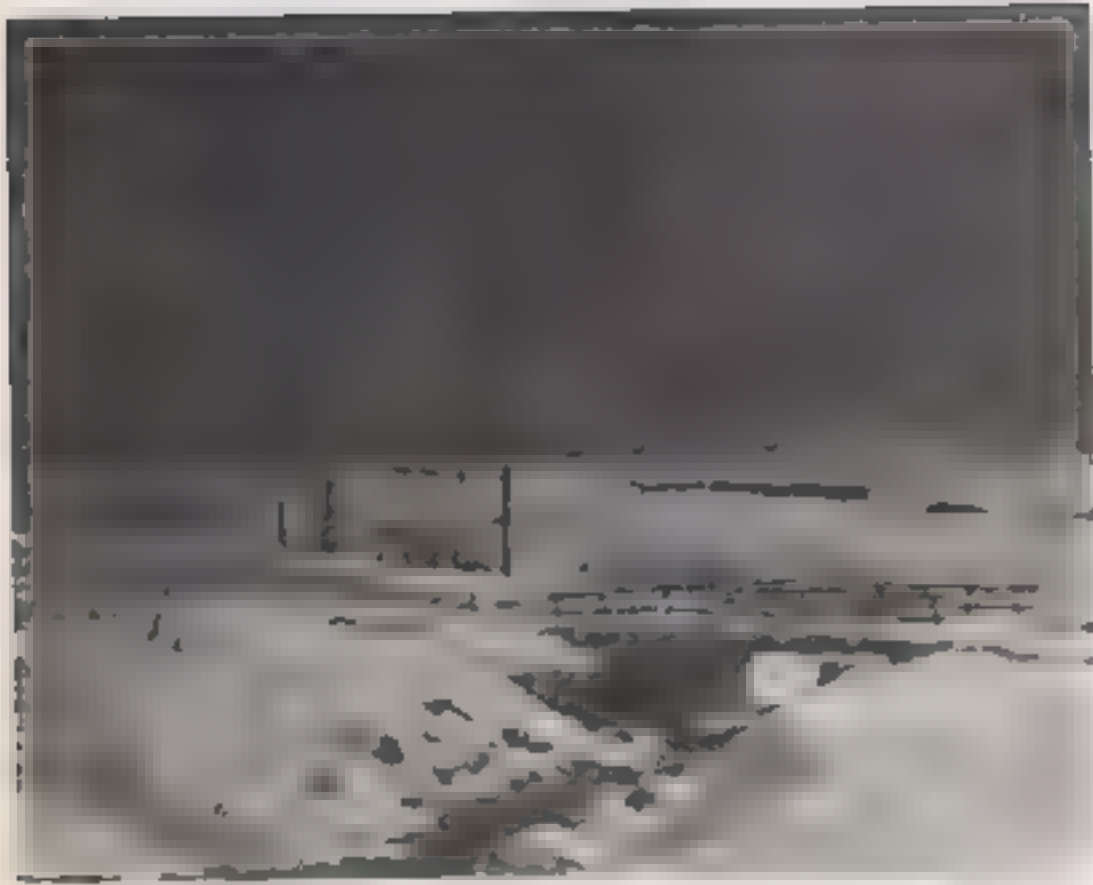
للحظة قصيرة - بينما كنت فى انتظار تصريح برج المراقبة للإقلاع - تطلعت إلى الأصقاع الألمانية المحيطة ، من خلال كابينة القيادة . كان الثلج الأبيض يغطى كل شىء بطريقة هشة متشققة تحت ضوء القمر فى مساء يوم 24 من شهر ديسمبر . كان أمامى مباشرة ممر الإقلاع كشريط أسود مطوق بجانبه بصفين من الأضواء الساطعة . وكنت أعرف أنه بعد لحظات من رحيلى ، سوف تنطفئ أضواء المطار الحربى تماماً ، فليس هناك الليلة طائرات دورية ، أو أخرى فى مهمات عسكرية ، فالجميع يحتفلون الليلة بعيد الميلاد لعام 1957 .

وكنت فى ذلك الوقت مجرد طيار بريطانى شاب فى بداية حياته العملية ، عائداً بطائرته المقاتلة النفثة إلى قاعدته الجوية فى بريطانيا . بعد انتهاء مهمته تبع لقوات البريطانية العاملة فى ألمانيا ، ضمن قوات حلف شمال الأطلسى NATO .

الطيران لمدة 66 دقيقة متواصلة بسرعة معتدلة على ارتفاع عال ، ثم الانحدار « Descent » لارتفاع أقل ، ثم الهبوط السلس Landing ، وكانت الفامبائر تحمل من الوقود ما يكفى للطيران لمدة 80 دقيقة . وعندما حلقت فوق قاعدة ( سيلة الجوية - Celle Airfield ) الألمانية على ارتفاع خمسة آلاف قدم - حوالى 1524 متراً - قمت بضبط الاتجاه ليشير مؤشر البوصلة إلى زاوية 265 درجة .

كانت مقدمة الطائرة مندفعة إلى أعلى تحت الظلام ، وقمر شاحب وسماء متجمدة تلمع فيها النجوم البراقة وتعكس أشعتها على لوحة القيادة . وفى أسفل كانت تفاصيل التضاريس فى شمال ألمانيا تبدو صغيرة جداً . وكان الظلام يلف غابات الصنوبر ، والتلوج البيضاء تغطى الحقول فى كل مكان ، وتتناثر خلالها القرى الصغيرة التى تلمع بأضوائها المميزة لاحتفالات عيد الميلاد ، أو صلاة منتصف الليل .

وكان على أن أقطع 400 ميل أخرى - حوالى 640 كيلومتراً - لأكون فى بريطانيا ، ويمكننى أن أحتفل بذلك مع عائلتى على طعام الإفطار .



ثلوج معطى ريف شمال ألمانيا فى الشتاء

وعندما أشار مقياس الارتفاع « Altimeter » إلى مستوى 27 ألف قدم - حوالي 8228 متراً - قمت بضبط السرعة على 485 عقدة Knot في الساعة - حوالي 873 كيلومتراً في الساعة - ووجهت الطائرة بثبات نحو زاوية 265 درجة . ولا بد أنني عبرت في تلك اللحظة الحدود الهولندية مع ألمانيا ، إذ مضى على طيرانى حوالي 21 دقيقة حتى الآن .

بدأت المشكلات بصمت ، قبل لحظات من إبراكى أن لدى أيًا منها . كان أول تحذير عندما ألقى نظرة خاطفة على لوحة القيادة لفحص اتجاهى على البوصلة ، وبدلاً من أن يكون المؤشر متجهاً بثبات نحو زاوية 265 درجة ، كانت الإبرة تدور في كل اتجاه . ولكن لم يكن الأمر خطيراً ، فهناك بوصة طوارئ مساعدة من النوع الذى يعمل بالكحول ولكن عندما لمحتها كانت غير سليمة هي الأخرى ، ومؤشرها يدور ويتأرجح بارتباك . ويبدو أن شيئاً ما حرك الإطار الخارجى لصندوق البوصلة ، والذى كان فى وضع غير عاوى .

على أية حال يمكننى نداء مركز المراقبة الجوية فى قاعدة ( لاكنهيث الجوية - Lakenheath ) فى بريطانيا بعد



بضع دقائق ، حيث يمكنهم إرشادى بنظام « الاقتراب بالتحكم الأرضى » GCA . وهو نظام حديث فى القواعد الجوية يوجه الطيار الذى يلقى المتاعب ، إلى أقرب مطار عبر تعليمات يتلقاها بالراديو ثابته فثابته . وقبل أن أتحوّل إلى نداء قاعدة ( لا كينيهيٲ ) ، كان علىّ أولاً أن أخطب المراقبة الجوية البريطانية فى شمال ألمانيا على القناة « D » وأخبرهم بمشكلتى . وعليها سوف يقومون بإخطار مركز مراقبة ( لا كينيهيٲ ) ، بأنى فى طريقى إليهم بدون بوصلة . ضغطت على زر الإرسال فى جهاز الراديو : « ( تشارلى دلتا ) ينادى مركز تحكم ببيفيلاند الشمالى » . ولكنى توقفت ، فلم يكن هناك دليل على أن الرسالة قد حولت ، فبدلاً من فففة الكهرباء الإستاتيكية والطنين العالى لصوتى عندما يرتد مرة أخرى إلى أذنى ، كانت هناك ددمة مكتومة داخل قناع الأكسجين . حاولت مرة ثانية ولكن بلا نتيجة لقد كان جهاز الراديو هامذا .

كان علىّ أن أواجه الذعر الذى بدأ يتصاعد دخلي بسرعة ، والذى يمكنه أن يقتل الطيار قبل أى شىء آخر .

مرت لحظات ثم حولت الراديو إلى القناة « F » ولكن الجهاز لم يستجب . وتكررت سنوات التدريب على الطيران بالمقتلات ، خاصة التدريب على إجراءات الطوارئ . فالشىء المهم الذى كنت أسمعته دائماً ، أنه ليس من المهم أن أعرف كيف أظير فى الظروف الجيدة ، ولكن كيف أفعل ذلك فى الحالات الطارئة وأن أظل حياً ، وعلى الآن أن أستخدم مثل هذه التعليمات .

وبينما كنت أحاول عبثاً تشغيل جهاز الراديو ، تفرست عيناى الكابل الملون اللمع بين قدمى والذى يكمل الدائرة الكهربائية ، وكان سلك الانصهار الواقى « الفيوز » لوصلة الاتصال الرئيسية محترقاً . كان أول شىء يجب علىّ أن أفعله أن أخفض سرعة الطائرة ، حتى يمكننى أن أظل أطول مدة ممكنة محلقاً فى الجو . فلا ينبغي تبديد الوقود الثمين ، حيث يمكن أن أحتاج إليه بشدة فى وقت لاحق .

هناك ستة أجهزة أساسية أمام الطيار ، بما فيها لوصلة « Compass » . والخمسة أجهزة الأخرى هى : مبيان سرعة الطائرة « بالنسبة للهواء » ، « Airs Peed Indicator »

ومقياس الارتفاع « Altemeter » ، ومبين السرعة الرأسية « Vertical - Speed indicator » ، ومبين ميل الطائرة « على الجانبين » « Bank Indicator » ، ومبين الانخفاض Slip Indicator . جهازان منها يعملان بالكهرباء ، وقد توقفنا عن العمل تماماً مثل البوصلة . ولم يتبق أمامي سوى الأجهزة الثلاثة التي تعمل بالضغط الجوي وهي جهاز سرعة الطائرة ، ومقياس الارتفاع ، ومبين السرعة الرأسية . وبعبارة أخرى ، لقد كنت أعرف مدى السرعة التي أطيّر بها ، ومدى الارتفاع الذي وصلت إليه ، وما إذا كنت أنحدر لأسفل ، أو أتسلق لأعلى . ومن المحتمل تماماً الهبوط بأية طائرة يمثل هذه الأجهزة الثلاثة فقط ، ويمكن تقدير بيانات الأجهزة الستة بالعينين ، ولكن مثل هذا الأمر ممكن حدوثه في الأجواء الجيدة الخالية من السحب وفي ضوء النهار ، ولكنه يكاد يقترب من المستحيل ليلاً .

الأشياء الوحيدة التي يمكن أن تظهر بوضوح ليلاً - حتى في ضوء القمر الساطع - هي الأضواء . فلو أمكنني أن أميز الضوء المنحني لساحل ( نورفولك - Norfolk ) البريطاني ، والذي يمتد من ( لويست أوفت - Lowest Off ) ، مروراً

في ضوء القمر الساطع - هي الأضواء . فلو أمكنني أن أميز الضوء المنحني لساحل ( نورفولك - Norfolk ) البريطاني ، والذي يمتد من ( لويست أوفت - Lowest Off ) ، مروراً

بساحل ( يارماوث - Yarmouth ) وحتى ( كرومر - Cromer ) - فيمكننى أن أعثر على قاعدة ( نورويتش - Norwich Airfield ) الجوية . وهذه القاعدة الجوية تقع على بعد 20 ميلاً - حوالى 32 كيلو متراً - من أى نقطة من هذا الساحل داخل البلاد . وكنت أعلم أن هناك أيضاً قاعدة للمقاتلات على بعد خمسة أميال - حوالى ثمانية كيلومترات - شمال نورويتش ، باسم ( ميريام سانت جورج - Merriam St. George ) ، والتي لابد أنها تطلق إشاراتها اللاسلكية للإرشاد بنظام البيكون ليلاً « Beacon » .

بدأت فى توجيه الطائرة ( الفامبير ) ببطء نحو الساحل المتوقع ، وفقدت النجوم تأثيرها على عندما حلقت من قاعدة ( سيله - Celle ) فى شمال ألمانيا . إذ كنت أواجه المتاعب ، فى جو شديد البرودة ، وتحتى مباشرة ( بحر الشمال - North Sea ) بأواجه الشرسة لابتلاعى داخل طائرتى ، دون أن يدرى أحد على الإطلاق . وعندما وصلت إلى ارتفاع 15 ألف قدم - فى أثناء انحدار الطائرة لأسفل - حوالى 4573 متراً - تأكدت أن هناك عدواً آخر فى لتظارى : « ضباب شرق بريطانيا الكثيف » . وليس هناك محل

للتساؤل حول إمكانية الطيران إلى أقصى الغرب البريطانى ، دون أجهزة ملاحية أو راديو . كما أنه من المستحيل العودة مرة أخرى ، والهبوط فى إحدى القواعد الجوية الهولندية على طول الساحل الأوروبى ، فلم يكن لدى الوقود الكافى . كان أملى الوحيد هو الهبوط فى مطار ( ميريام سانت جورج ) ، مسترشداً بعينى فقط .

وعندما وصلت إلى ارتفاع عشرة آلاف قدم - حوالى 3048 متراً - طرت إلى الأمام فى استواء دون المزيد من الانحدار ، كما زلت من قوة المحرك قليلاً ، كى أظل محمولاً جواً ، ونسوء للحظ فإن الهبوط بالمظلة من المقاتلة ( الفامبير ) صعب للغاية ، وله شهرة سيئة وغير مأمون ، بسبب نيلها المزبوج . وفى النهاية - إن لم يكن هناك من أمل - فعلى أن أوجه النفاثة نحو البحر المفتوح ، بعيداً عن المناطق المأهولة بالسكان .

ولكن لعل هناك بارقة أمل تتعلق بها ، فكل الطائرات التى تقترب من السواحل البريطانية تظهر نوراً على شاشات الرادار لنظام الإنذار المبكر « Early - Warning System » .



وتنقضى التعليمات في حالات الطوارئ القصوى - كقطع الاتصال للحصول على تصريح مرور في الممرات الجوية - أن يتصرف الطيار بطريقة معينة . وهي أن يقوم الطيار - وهو فوق البحر - بالطيران لرسم مثلثا في الجو ، يمثل طول كل ضلع من أضلاع المثلث ، الطيران لمدة دقيقتين فقط . وهذا للتصرف يجنب لفتباه المراقبين في شبكة الدفاع الجوي ، ومركز تحكم المسارات الجوية « Air - Traffic Caontroler » ، فيمكنهم إرسال طائرة خاصة بسرعة للإرشاد إلى قرب مطار .

وهذا الإجراء للبريطاني ، هو الترتيب الأخير للبحث والإنقاذ في حالات الطوارئ القصوى ، للمحافظة على حياة الطيارين . لذلك تعرف الطائرة المخصصة للتوجيه والإرشاد « بالراعي - Shepherd » .

نظرت إلى ساعتى ، كان قد مضى على محلقا حوالى 51 دقيقة ، ولم يتبق من الوقود ما يكفى إلا للطيران 30 دقيقة أخرى . وبدأت على الفور فى رسم مثلث الطوارئ ، وكان الضباب كثيفا إلى مدى البصر . ومرت عشر دقائق رسمت خلالها مثلثين كاملين فى السماء ، وأخذت أصلى وأبتهل إلى

الله أن يساعدى . ومرت الوقت بطيئا قاتلا ، ولم يبق من الوقود ما يكفى للطيران سوى عشر دقائق أخرى ، وأصبحت لانهلية المحتومة واضحة تملأ أمامى . والغريب لنى لم أشعر بالخوف ، ولكنى كنت حزينا مبتسما .

وبدأت أرسم مثلثا ثلثا بيأس ، حين شاهدت شبحا خلال الضباب ، إنها بالتأكيد طائرة أخرى تقترب تحتى مباشرة ، خففت من سرعتى وبدأت أتبعه وأور معه ، وعندما اقربت طائرة الإرشاد وجبتها لدهشتى من طراز (موسكيتو - Mosquito) ، وهى قاذفة بمحركين مروحيين ، صناعة شركة (دى هافيلاند - De Haviland) ، الكندية واستخدمت خلال الحرب العالمية الثانية . وتذكرت أن سرب طائرات استطلاع الأحوال الجوية فى (جلوشستر - Gloucester) يستخدم هذا النوع من الطائرات ، وأشار طيار (الموسكيتو) بقبضته وأصابعه ، ففهمت أننا فى طريقنا إلى الهبوط ، ثم زاد من سرعتة فتبعته خلال الضباب .

بعد دقيقتين تخفضنا مرة أخرى ، وأنزلت عجلات الهبوط للثلاث التى تعتمد على الضغط الهيدروليكي ، وليس

على الدائرة الكهربائية العاطلة . وقد لاحظت وجود حرفي « JK » على الجانب الأيمن لطائرة الإرشاد ، ولكني لم أستطع أن أُمير ملامح للطيار « الراعي » . فقد انشغلت بمراقبة عداد الوقود الذي بدأ يشير نحو الصفر تماماً ، وبدأ القلق ينتابني ، إذ كان على الإسراع بالهبوط بأي حال من الأحوال .

فجأة تذكرت أن طيار الإرشاد يطير بأضواء مظفاة - مثلى - تماماً فالتابني الرعب للحظة ، ولكني تكلمت من حكمة للرجل . فالأضواء خلال الضباب تؤدي إلى التتويع المغناطيسي « Mesmeric » ، مما يؤدي للاصطدام . وبنظرة خاطفة على العدادات ، كان مقياس الارتفاع على الصفر ، وكذلك الوقود ، والسرعة 120 عقدة في الساعة ، وتوقعت السقوط لو وصلت السرعة إلى 95 عقدة فقط - حوالي 171 كيلومتراً في الساعة .

وبدون إنذار أشار « الراعي » بإصبعه من خلال الزجاج نحوي ، مما يعني أن المطار في هذا المكان ، وأن على الهبوط . تطلعت حولي ولم أر شيئاً ، وفجأة أضيئت أضواء ممر الهبوط أمامي ، فتوجهت على الفور للنزول

بين صفين من الأضواء ، وتوقفت في نهاية الممر ، فلم يكن بالطائرة النفثة من الوقود ما يكفي لتحريكها إلى المبنى الرئيسي . وبدأت في فك أحزمة الأمان ، حينما شاهدت منقذ « الراعي » وهو يمر بجانبى بطائرته ( الموسكيتو ) على ارتفاع 50 قدماً من الأرض ، ثم اختفى في الضباب .

توقعت أن تظهر سيارات الإطفاء والطوارئ والإسعاف التي ترافق دائماً مثل هذا الهبوط الاضطراري في الظلام ، ولكن شيئاً لم يحدث لأكثر من عشر دقائق . ومع مرور الوقت بدأت أضواء سيارة عسكرية تقترب من الطائرة قادمة من ناحية برج المطار . توقفت السيارة على بعد أمتار قليلة من الطائرة ( الفامباير ) ، والأضواء مسلطة عليها ، فقفزت من الكابينة إلى الجناح ثم توجهت إلى السيارة . لم تكن هناك أية إشارة أو علامة للسلاح الجوي ، ولكن كان وراء عجلة القيادة ضابط من السلاح يرتدي معطفاً سميكاً والكاب المميز . حملت نحوي وأنا أتعثر في الضباب والأضواء ، وأشار إلى الطائرة قائلاً :

« أهذه لك ؟ » أجبت : « نعم .. لقد هبطت بها فوراً » ،  
فغمغم مفكراً : « أمر غير عادي ! غريب تماماً ! انقض  
للسيارة ، سوف نعود للميس » .

كنت أشعر بالامتنان لدفع السيارة ، أكثر من سعائتي  
بأنى ما زلت حياً . وقال مرافقى الضابط :

- إنك محظوظ !

فوافقته على ذلك واستكملت :

- حظ لعين ! لقد نفذ الوقود تماماً لحظة هبوطي على  
الأرض ! كما أن جهاز الراديو تالف ! وكل الدائرة  
الكهربائية توقفت عن العمل منذ 50 دقيقة فوق بحر  
الشمال !

- بدون جهاز راديو !!

- نعم ، دون جهاز راديو . فالتصديق هامد على جميع  
القنوات !

سأل مستفسراً : « إنن كيف وجدت هذا المكان ؟ ! »



صورة الصبار ( جون كافانا ) الإيرلندي ، مع قاذوته ( الموسكيتو ) ،

والمعلقة في المعرفة رقم 17 في قاعدة ( ميسود )



أجبت موضحاً بنفاد صبر : « لقد تم إرشادى إليه ! »

فهز الضابط كتفيه ، كما لو كان يريد أن يقول :  
« طالما أصررت على ذلك » ، وأخيراً قال :

- حظ لعين حقاً ! ولكنى مندهش تماماً كيف يمكن  
لرجل العثور على مثل هذا المكان ؟!

- ليست هناك مشكلة ، إنه أحد رجال التنبؤات الجوية  
فى قاعدة ( جلوشستر ) الذى أرشدنى . فمن المؤكد أن  
لديه « راديو » وحضرنا إلى هنا بناءً على توجيهات نظام

« الاقتراب بالتحكم الأرضى » GCA . وعندما شاهدت  
الأضواء الخاصة بالممر أسرع بالهبوط .

- أمر غريب حقاً !! فليس لدينا نظام للإرشاد الأرضى ،  
وليس لدينا أية أجهزة للملاحة على الإطلاق ، ولا حتى  
نظام البيكون « Beacon » للإرشاد اللاسلكى !

تساءلت بصوت خافت : « أليست هذه قاعدة ( ميريام  
سانت جورج ) ؟ »

- كلا ، إنها قاعدة ( مينتون - Minton ) الجوية .

- .. إتنى لم أسمع بهذه القاعدة من قبل على الأقل !

- إتنى لست مندهشاً . فنحن لسنا محطة عمليات جوية ،  
فهذه القاعدة القديمة تحولت إلى مخازن منذ سنوات .

لوقف الرجل السيارة قرب البرج ليطلق أضواء الممر ،  
فأصطحبته فى جولته وعقلى يدور فى دوامة ، فالأمر كله  
غير منطقى بالمرة ، وأقرب إلى الجنون . ولا بد أن  
هناك تفسيراً أكثر قبولاً ، وسألته :

- ولكن لماذا أشعلت أضواء الممر أصلاً ؟

- لقد كان السبب هو صوت محرك النفث . لقد كنت  
فى ( الميس - Mess ) - قاعة الطعام والراحة - حينما  
سمعت صوت الطائرة . وكانت تدور فوقنا على ارتفاع  
منخفض جداً ، كما لو كانت تريد أن تهبط إلى الأرض .  
وتذكرت أنهم لم يفصلوا أضواء الممر ، حينما قاموا  
بتفكيك المحطة .

وعلى ذلك فقد أسرعنا إلى البرج وقمت بتشغيل أضواء الممر .

- وأين تقع محطة ( مينتون ) بالضبط ؟

- على مسافة ثمانية كيلومترات من الشاطئ ، داخل البلاد من ( كرومر - Cromer ) ، حيث نحن الآن .

- وأين تقع أقرب محطة جوية ، لديها المساعدات اللاسلكية ؟

- إنها لا بد محطة ( ميريام سانت جورج ) ، فإن لديهم مثل هذه الأشياء .

كان ذلك هو التفسير المنطقي ، فلا بد أن صديقي في طائرة استطلاع الأحوال الجوية ، أرشدني مباشرة من الساحل وحتى قاعدة ( ميريام ) الجوية ، وبالصدفة كانت محطة ( مينتون ) تقع في نفس الطريق إلى ممر هبوط قاعدة ( ميريام ) ، ولا بد أن برج ميريام قد طلب منا التحليق في دائرة حتى يضيء الممر ، ولكن تمت إضاءة ممر محطة ( مينتون ) ، والنتيجة أنني أسرعنا بالهبوط إلى الممر

المتاح أمامي قبيل نفاد الوقود . ولو كنت مضيت إلى ممر قاعدة ( ميريام ) ، لكنت سقطت في الحقول قبل الوصول إليه بحوالي 16 كيلومتراً أخرى إلى الداخل . فكما قال ضابط محطة ( مينتون ) إنه حظى اللعين .

عندما وصلنا إلى قاعة المقصف في المحطة ، أخبرني مضيفي ( ماركس - Marks ) ، أنه كان ضابطاً طياراً برتبة ملازم طيار - تعادل نقيب - ويعمل حالياً بالخدمات الأرضية بعد إصابته ، كقائد ثان محطة ( مينتون ) . وكان شيئاً بئساً أن يقضى المرء ليلة الكريسماس في هذا المكان المنعزل ، ومعظم العاملين في المحطة في إجازة .

جلسنا في أحد المكاتب ، حيث بعض المقاعد ومكتب خل وتليفون ، وذهب ( ماركس ) لإحضار شراب لنا ، بينما طلبت من عامل التليفون أن يصلني بمركز التحكم الجوي بقاعدة ( ميريام ) . فطلب أن يعرف شخصية المتكلم ، فنكرت له اسمي ورتبتي ، وأتكلّم من محطة ( مينتون ) . فقال إنه يأسف لذلك ، فليس هناك أحد في الخدمة في مركز التحكم الجوي ، إذ ليس هناك طيران الليلة ، ولكن

يوجد بعض الضباط في « الميس » ، فطلبت منه أن  
يصلني بضابط الخدمة في القاعدة .

عندما أوصلتني به كان واضحاً أنه يتكلم من « للميس » ،  
من الأحاديث والأصوات من حوله . شرحت له الموقف  
بالتفصيل ، بدءاً من القاعدة الألمانية وهبوطي في محطة  
( مينتون ) ، بناءً على الإرشادات الأرضية لطائرة  
التوجيه . وقاطعتني قتلًا :

- لكننا أغلقنا القاعدة . لقد أوقفنا جميع الأجهزة  
منذ الساعة الخامسة مساءً . ولم يكن هناك أي نداء  
لتنشغيلها .

- ولكن قاعدة ( ميريام ) لديها نظام التوجيه الأرضي  
اللاملكي .

- أعرف أنه لدينا ، ولكنه لم يستخدم الليلة . إذ إنه  
أغلق منذ الخامسة مساءً .

- ولكن يا سيدي هل تعرف أقرب محطة لديها جهاز

ملاحظة : هذا هو المكان الذي تم فيه الحادث .



لاسلكى على موجة الطوارئ بذبذبة 121.5 ميغا ساكل خلال الليل . « وهى الموجة الدولية لطوارئ الطيران » .

- نعم . هناك قاعدة ( مارهام - Marham ) فى الغرب ، وقاعدة ( لاكينهيث - Lakenheath ) فى الجنوب .، أسمعنا مساءً .

وضعت سماعة التليفون ببطء ، وأنا أتنفس بصوت . فقاعدة ( مارهام ) على بعد 64 كيلومترا فى الجانب الآخر من ( نورفولك - Norfolk ) . وقاعدة ( لاكينهيث ) على مسافة مماثلة إلى الجنوب الغربى فى ( سوفولك - Suffolk ) .

فكيف لى أن أصل إلى هاتين القاعدتين البعيدتين ، ولما لم أبلغ حتى قاعدة ( ميريام سان جورج ) القريبة لنفاد الوقود ؟ وكان من الواضح أن طيار ( الموسكىو ) خلق لمسافة طويلة وعلى ارتفاع منخفض فى الضباب الكثيف ، لى أن يرشد لاسلكى من المحطات الأرضية .

ولا بد أنه عاد الآن بطائرته إلى قاعدة ( جلوشستر ) ، ومن حقه أن يعرف - برغم تهوره - أننى مازلت حياً .

لذلك طلبت من عامل التليفون أن يصلنى بهذه القاعدة ، حيث إنهم فى الخدمة على مدار الساعة لاستطلاع الأحوال الجوية . شرحت الموضوع باختصار إلى ضابط الخدمة هناك ، ولكنه بادرنى قائلًا :

- لا بد أن هناك خطأ ما ، إنها ليست إحدى طائرتنا . حيث إن سرب ( الموسكىو ) أحيل للاستدعاء منذ ثلاثة أشهر . ونحن نستخدم الآن طائرات ( كانبيرا - Canberra ) . « وهى قاذفة قتال من الحرب العالمية الثانية » .

- ولكن يا سيدى ما هو مصير طائرات ( الموسكىو ) ؟ - أغلبها تم التخلص منها كنفايات معدنية ، والقليل منها للمتاحف الجوية . ويحتمل أن يكون بعضها قد بيع للهواة .

بدأت أفكر فى كل ما حدث لى طوال هذه الليلة ، وكانت ليلة غريبة حقًا فى حياتى . فالحظ لا يمكن أن يتدفق هكذا فى « حزم » كبيرة متلاحقة ومتتابعة . ومهما يكن من أمر فإن طيارًا هوليًا بطائرة ( موسكىو ) ، كان يعرف حقًا أين يتجه ، وماذا كان عليه أن يفعل ،

وبدونه لكنت الآن غارقاً مع طائرتي في بحر الشمال .

وأخرجني الضابط ( ماركس ) بصوته من تأملاتي بقوله :  
« عرفتك الآن جاهزة ، رقم 17 في نهاية الممر ، و ( جو -  
Joe ) العجوز يشعل لك المدفأة والمياه الساخنة . عفوًا ،  
سوف أمضي للرقاد الآن » . حملت خونتتي وتوجهت إلى  
الممر والغرفة المضاعة ، حيث كان هناك ( جو ) العجوز  
- وهو رجل مدني يقترب من السبعين من عمره ، كان  
في خدمة القاعدة قبل الحرب العالمية الثانية - أخذت  
أتبادل معه حديثاً قصيراً حول المنطقة ، وعرفت منه أنه  
أمضى في عمله حوالي 20 عاماً منذ افتتاح المحطة الجوية .

أخذت حماماً دافئاً ، وبدأت في تناول عشايتي ، بينما  
( جو ) يحدثني عن أيام الحرب العالمية الثانية ، وامتلاء  
القاعدة بالطيارين والفنيين والقاذفات والمقاتلات والقتال .

كنت أأخذ سيجارة وأنا أجول في أنحاء الغرفة ، بينما  
كان ( جو ) يرفع الأطباق . توقفت أمام صورة قديمة في  
إطار خشبي عتيق معلقة على الحائط ، واتنابتني رجفة  
مفاجئة . كانت الصورة لرجل في رداء الطيران ، يحملق  
في الكاميرا بوجوم وتعبيرات متجهمة عابسة ، ووراءه



هاتم محطد من قبل حادثة

هاتم محطد من قبل حادثة

شبح طائرة قاذفة من طراز ( Mosquito - موسكيتو ) .  
وتابعت الحديث متمسكاً :

- من هو هذا الطيار يا ( جو ) ؟ ! - « وأشارت إلى الصورة »

- إنه يا سيدى الطيار ( جون كافانا - John Kavanagh ) .  
لقد كان هناك خلال الحرب .

- ( كافانا ) ! « وأخذت أدرس الصورة بامعان ..  
- نعم ياسيدى . لقد كان إيرلندياً نبيلاً ، وكان رجلاً  
من مستوى رفيع - إن جاز لى أن أقول ذلك - فى الحقيقة  
ياسيدى فإن هذه هى غرفته خلال الحرب .

- ولكن أى سرب جوى كان يتبعه ( جو ) ؟  
- لا أتذكر يا سيدى رقم السرب ، ولكنه يتكون من  
قاذفات ( باثفايندر - Pathfinder ، وموسكيتو ) . كانوا  
طيارين ممتازين ، وكان مستر ( جونى ) أفضلهم .

لم يكن هناك من شك فى ذلك ، فالحروف السوداء  
على مقدمة الطائرة فى الصورة كانت للحرفين الأولين

من اسمه « JK » تماماً كما لمحتها على  
يمين مقدمة طائرة الإرشاد . والصورة الكلية للموضوع  
أصبحت الآن أكثر وضوحاً ، لقد كان ( جونى ) طياراً  
بارعاً ، وبعد انتهاء الحرب اشتغل بأعمال تدر عليه أرباحاً  
كافية لشراء مزرعة أو منزل ريفى . ثم اشترى من سلاح  
الطيران نفس طائره ( الموسكيتو ) القديمة من  
قبيل التذكار بأيام الحرب . وتصادف عند عودته من  
رحلة جوية أن عثر على عندما كنت أرسم فى السماء  
مثلثات الطوارئ ، فأرشدنى إلى قاعدته القديمة التى  
يعرفها جيداً .

لم يخالجنى شك فى أننى سوف أعر على الرجل ، من  
خلال ( نادى الطيران الملكى - Royal Aero Club ) الذى  
يضم جميع الطيارين القدامى خارج الخدمة . بهدوء قلت  
له ( جو ) وأنا أفكر فى انعكاسات أحداث الليلة :

- إنه بالتأكيد طيار بارع !

- كان الأفضل يا سيدى . كانت له عينان كالقط ،  
وكان رفاهه يعتمدون عليه . وأتذكر تلك الأيام عندما كانت



طائرات السرب تعود بعد قصف ألمانيا ، حيث يندفع  
الطيّارون إلى « مقصف » الميس .

- أو لم يكن يتناول مشروبًا ؟

- بالطبع يا سيدى ، ولكنه غالبًا ما يعود إلى طائرته  
( الموسكىتو ) ، ويعيد تزويدها بالوقود ، ويُقْلَعُ بها  
وحده عبر القتال أو بحر الشمال . كان يحاول إرشاد  
القاذفات المصابة للعودة إلى الوطن .

- يا له من رجل ! « وقلت ذلك وأنا أعنى ما أقول .  
فحتى وهو فى منتصف العصر الآن فبته يفعل ذلك  
بفروسية »

- نعم يا سيدى ، يا له من رجل ! إننى أتذكر تلك الأيام  
التي كان يصير فيها على الخروج بطائرته لإنقاذ طيار قفز  
من طائرته المحترقة فى بحر الشمال ، ويقذف إليه  
بالطوق والمساعدات .

- حسن يا ( جو ) ، فبالنظر إلى الأمور فبته ما زال  
يفعل ذلك .

- لا أعتقد ذلك يا سيدى . لقد خرج مستر ( جونى ) فى  
مهمة مساء ليلة الكريسماس 1943 ، تمامًا منذ 14 سنة  
من هذه الليلة ولم يعد أبدًا ! لقد سقط بطائرته القاذفة فى  
مكان ما فى بحر الشمال !

أنعمت مساءً يا سيدى ، وليلة سعيدة !



### بتصرف مختصر عن كتاب :

Condensed From a Book Titled « The Sheehard »  
by Frederiek Forsyth.

published by Bantam Books Ins. , 1976 , London ,  
U.K.

## الجامبو.. والبركان الهادر!

بقلم: [أرنولد بورلوج]

قطّلت الطائرة الجديدة من طراز (بوينج - Boeing 747) ،  
والمسجلة رسمياً باسم (سييتي أوف كالجارى) - على اسم  
المدينة المعروفة فى جنوب غرب كندا - (Calgary) -  
من مطار (شيبهول - Shiphol) الدولى فى العاصمة  
الهولندية (أمستردام - Amsterdam) ، فى الرحلة الجوية  
رقم 867 إلى العاصمة اليابانية (طوكيو - Tokyo) ، والتي  
تستغرق حوالى ثماني ساعات ونصف الساعة .

وهناك أكثر من ممر جوى لهذه الرحلة ، إما شمالاً عبر  
القطب الشمالى ، أو غرباً عبر (الولايات المتحدة) ، أو  
شمال الأطلسنطى عبر (كندا) وهو مسار الرحلة الجوية .

عبرت الطائرة شمال المحيط (الأطلسنطى) على ارتفاع  
12 ألف متر ، ثم الأراضى (الكندية) ، ودخلت فى حدود  
ولاية (آلاسكا - Alaska) الأمريكية فى أقصى الشمال  
الغربى للقطبى ، حيث من المقرر للتوقف واستكمال الرحلة .

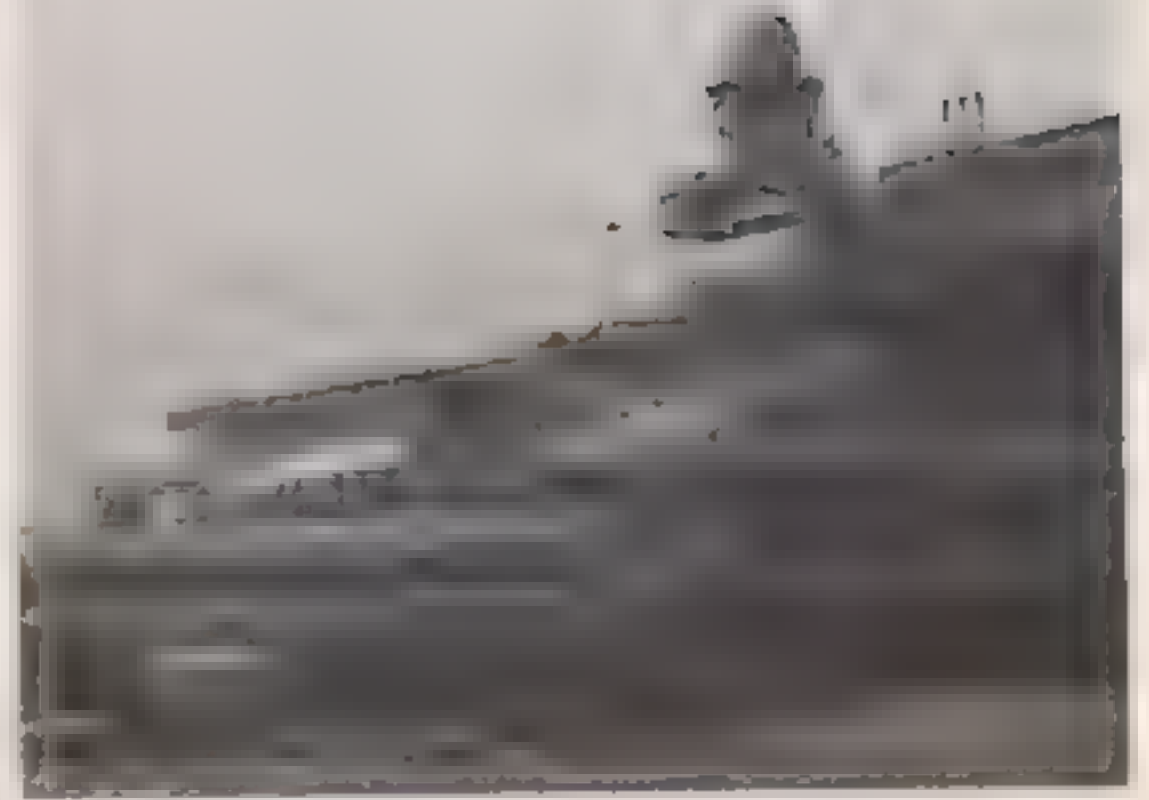


الضابط (ماركس) - قائد ثان محطة (ميتون)

وهو يتحدث مع الضابط (فور - بي)

في كابينة قيادة للطائرة ، للتابعة لشركة ( الخطوط الجوية الملكية الهولندية - KLM ) ، جلس مساعد القبطان ( وولتر فورريوم - Walter Furrum ) في المقعد الأيمن - 26 سنة - متولياً زمام القيادة ، وهو يستعد لإجراءات الهبوط في مطار ( أنكوراج - Anchorage ) ( بالأسكا ) .

وفي المقعد الأمامي الأيسر جلست مساعد القبطان ( إيمما فيشر - Emma Fischer ) 27 سنة ، وهي منهمكة في الاتصال بمركز المراقبة الجوية للمنطقة ، وبرج المراقبة في المطار ، استعداداً للانحدار ثم الهبوط . وتعد ( إيمما ) أول سيدة في العالم تقود مثل هذه الطائرة الضخمة ، وخاصة الموديل 400 الجديد ، والذي يعد الأضخم مما أنتج من طائرات الركاب المدنية . بينما جلس القبطان ( كارل فان دير أوليست - Karl Van Der Oehlest ) - 51 سنة - في مقعد خلفهما مبلثرة ، يراقب أداء مساعديه ، وفي نفس الوقت ينظر إلى الغابات الشاسعة المغطاة بالثلوج ، والطبيعة الرائعة من حوله ، وقمم الجبال المكسوة بالجليد ، وهي تتلألأ تحت أشعة الشمس .



مطار ( شيبهول ) الدولي في العاصمة الهولندية ( أمستردام )



أفادت التقارير الجوية أن حالة الطقس ملائمة وتسمح بهبوط طبيعي . وبدأت المضيفات الحشر في تهيئة الركاب للبالغ عددهم 231 راكباً للهبوط ، فتم رفع الأطباق والأكواب والزجاجات المتبقية من وجبة الإفطار ، وجرى تثبيت العربات والأشياء المتحركة . وأخذ كبير المضيفين ( جاك نوتبارد - Jack Nuttbard ) في التنقل بين طابقى كابينة الركاب ، للتأكد من إجراءات الأمن والسلامة ، وأن جميع الأمتعة محفوظة في أماكنها ، وليس هناك شيء قابل للتدحرج أو الوقوع عند الهبوط . ثم أعلن في الميكروفون الداخلى : « نحن نقرب الآن من ( أنكوراج ) ، فرجاء التكرم بالعودة إلى مقاعدكم وربط الأحزمة » .

كانت الساعة تشير إلى الحادية عشرة والنصف قبيل ظهر يوم 15 ديسمبر 1989 ، حينما سمح برج المراقبة للطائرة بالانحدار والنزول إلى مستوى لارتفاع 7500 متر . كان الجو صافياً والرؤية حسنة ، وشاهد لطيّارون مطار ( فيربانكس - Fairbanks ) الذى يستخدم فى حالات الطوارئ .

كما شاهد الطيارون سحابة رمادية شبيهة بالغيوم الركامية الممطرة ، وأجمعوا على أنه لا شيء غير عادي في ذلك .

ولكن ما إن اخترقت الطائرة هذه السحابة السوداء في أثناء اتحدارها على ارتفاع 7800 متر ، حتى أطبق عليها ظلام مخيف . وأخذت الشرارات الدقيقة ترتد بكثافة عن الحاجز الزجاجي الأمامي لكابينة القيادة . ففكر القبطان (كارل) للحظة ثم صاح : « إنه رماد ! رماد بركاني أسود » .

كان طاقم الطائرة قد أبلغ في مطار ( شيهول ) قبل الإقلاع ، أن بركان جبل ( ريد أوت - Red Oat ) قد ثار من جديد ، وقد ألقى هذا البركان بحمم هائلة ، وبركام أسود لزج ثقيل لارتفاعات عالية ، حتى إن إدارة الطيران الاتحادية الأمريكية قد حددت مساحة 25 كيلومتراً مربعاً ، وبارتفاع 18 كيلومتراً منطقة محظورة على جميع الطائرات ، ولكن هذه المنطقة بعيدة تماماً عن مسار الطائرة ، حيث إن البركان يقع على بعد 175 كيلومتراً جنوب غرب مطار ( أنكوراج ) .

وكان ( برايان هان - Bryan Hann ) - مدير مكتب لشركة في المطار - قد أبلغ طاقم الطائرة برسالة لاسلكية أن الركام البركاني قد سقط غرب ( أنكوراج ) ،

ولكن المطار لن يقفل . ولكن يبدو أن الرياح قد حملت السحابة البركانية السوداء عاليًا نحو الشمال قرب ( فيربانكس ) ، حيث مسار الطائرة .

لم يكن أمام الطيار المساعد ( فوريوم ) سوى أن يدير المحركات الثلاثة الأربعة بأقصى قوتها ، للارتفاع بأسرع ما يمكن فوق السحابة المربعة السوداء ، وبدأت الطائرة في الصعود בזواوية ثماني درجات ، فيما كان ( فوريوم ) يبحث مذعوراً من النافذة الجانبية عن ضوء النهار . وفي كابينة لركاب كان ( فرانز ديسنج - Franz Dessing ) مدير الصيانة في الشركة الهولندية في طريقه إلى ( أستراليا ) ، ف شعر بالزيادة المفاجئة في السرعة والارتفاع الطارئ ، فنظر من النافذة فلم يشاهد سوى الظلام الكامل ، وكان الهواء من حوله يتحول إلى ضباب خفيف ، لمس شعره ووجنتيه فأحس بوجود غبار ، وكان من الواضح أن هناك شيئاً ما غير عادي .

بعد دقيقتين من دخول الطائرة في السحابة الرملية ، أعلن القبطان ( كارل ) في الميكروفون الداخلى : « لقد دخلنا في سحابة من الرماد البركاتى . ونحن نحاول الخروج منها بأسرع ما يمكن ! » .

ومرت بضع دقائق أخرى ثم توقفت المحركات النفثة الأربعة فجأة ويبدو أن الرماد الأسود قد خنق توربينات الدفع الهائلة ، وتراكت ملايين الذرات من ( السيليكا - Silica ) على ريش التوربينات ، وغطت الأجزاء الداخلية للمحركات النفثة بطبقة من الغبار « الزجاجى » السيليكونى Silicon . مما أعطى إشارات خاطئة للأجهزة الإلكترونية يتجاوز المحركات الحد الآمن للحرارة العالية ، فقامت هذه الأجهزة بوقف المحركات بطريقة أوتوماتيكية ، برغم أن حرارة المحركات الحقيقية لم تصل بعد إلى حد الخطورة .

صاح ( فوربوم ) : « لقد توقفت محركتنا ! » ، وعلى الفور قالت ( إيما فيشر ) : « لقد تسلمت القيادة ! » انقطع التيار الكهربائى ، ولكن الجانب الأيسر من أجهزة القياس ظلت مضاءة ، حيث إنها تعمل بطاقة الطوارئ .

ويبدو أن الرماد قد أوقف عمل جهاز ( الطيران الآلى - Auto - Pilot ) ، وكذلك مابين سرعة الطائرة ( بالنسبة للهواء - Airspeed Indicator ) . وفجأة انطلق جهاز الإنذار ، مثيراً إلى انخفاض سرعة الطائرة إلى 210 كيلومترات فقط فى الساعة ، وإذا انخفضت السرعة عن ذلك فإن الطائرة سوف تنهار وتسقط حتماً .

وعلى الفور عمدت ( إيما فيشر ) إلى الانحدار لأسفل بزاوية 10 درجات ، حتى تستعيد الطائرة سرعة أكبر تمكنها من التحليق .

حدث كل ذلك بصورة متلاحقة فى ثوان ، وكان تأثيره كبيراً على لركلب الذين فوجئوا بتطفاء الأضواء ، وبصعود الطائرة إلى أعلى ثم انحدارها لأسفل ، وأخذ كل منهم يتمس طريقه إلى مقعده فى الظلام بطول الطائرة الضخمة الذى يبلغ 70 متراً ، فضلاً عن الطابق الأعلى .

وأصيب طفل يابائى ، حين قذف فى الهواء لدى انعطاف الطائرة الحاد ، واصطدم بالجدران والسقف ، ولكن الأم التقطته قبل أن يسقط على الأرض . وبدأت



كابينة الركاب للطوية والسفلية بالامتلاء بالرماد اللاذع المتسرب من فتحات التهوية .

كان الجو مخيفاً وينذر بكل الاحتمالات ، ولزم الركاب مقاعدهم وهم يتلفتون من أثر الصدمة ، ولكن لا أثر لصوت المحركات ، ولا لهسيس أجهزة التكييف ، وران صمت مرعب على كابينة الركاب ! وبدأ بعضهم فى الصلاة والدعاء فى سكون .

انطلق جهاز الإنذار فى كابينة القيادة ، وظهر على الشاشة الوسطى عبارة : « لنار فى مستودع الشحن الأمامى » . فهتت ( إيما فيشر ) بتشغيل جهاز الإطفاء ، ولكن القبطان ( كارل ) منعها من ذلك بناءً على خبرته الطويلة : « من المحتمل جداً أن يكون هذا رد فعل أحد أجهزة الإنذار من الحريق ، بسبب تأثره بالرماد البركانى . لنضع أغطية الأكسجين ونحاول تشغيل المحركات ثانية ! »

وأمكن تشغيل جهاز الطوارئ للإضاءة ، مما أدى إلى ارتياح الركاب وبعث الطمأنينة فى نفوسهم . ولكن أنظار الطيارين كانت متجهة إلى أجهزة للقياس القليلة التى

مازالت تعمل ، ومن بينها أجهزة ( الجيروسكوب الثلاثة - Gyroscope ) لحفظ التوازن .

وكانت الطائرة تنزلق إلى أسفل بمعدل 587 متراً فى الدقيقة ، أى حوالى 352 كيلومتراً فى الساعة . وقال القبطان لمساعديه : « عليكم الاحتفاظ بسرعة الانحدار هذه بدون طاقة المحركات ، واحرصا على أن تبقى الطائرة فى الجو أطول وقت ممكن ! » . وأطلق للطيار المساعد ( فوريوم ) جهاز الاستغاثة اللاسلكى الآلى ، بنداء Sos وهى اختصار لعبارة ( أنقذوا أرواحنا - Save Our Souls ) .

حاول القبطان إعادة تشغيل المحركات ، وفى كل مرة يلتزم بقواعد عملية التشغيل كاملة من أولها ، من غلق الصمامات ، وقطع الوقود ، وتشغيل جهاز الإشعال ، ثم تزويد المحركات بالوقود ببطء ، وفى المحاولة الرابعة همت المحركات بالدوران ، ولكن أجهزة مراقبة حرارة المحركات والتوربينات الدوارة كانت تحبط كل محاولة بطريقة آلية . إذ إن حرارة التوربينات تجاوزت 650 درجة سيلشوس « مئوية » ، كما تشير لوحة المقاييس .



واصلت الطائرة هبوطها حتى مستوى 5100 متر، وأصبح هناك خطر آخر يتهددها ، ويتمثل في سلسلة من الجبال تعلو قممها أكثر من ثلاثة آلاف متر ، وشاهد (فوريوم) فجأة ضوءاً خافتاً في الظلام ، فقال (إيما فيشر) : « إذا وجهت الطائرة ناحية اليمين ، فيمكننا أن نحصل على هواء نقي ، ونرى ماذا يمكن أن يحدث ! » . وعلى الفور وجهت ( إيما ) الطائرة إلى الهواء الطلق ، مبتعدين عن السحابة البركانية ، وسرعان ما نزعوا كمامات الأكسجين .

في الساعة الثانية عشرة ظهراً إلا سبع دقائق ، قام القبطان كارل بالمحاولة الثامنة ، وتمكن من تشغيل المحركين النفاثين في الجناح الأيسر . ويبدو أن اندفاع الهواء النقي نفّض الغبار البركاني عن ريش التوربينات والأجزاء الداخلية للمحركات ، فعادت للعمل مرة أخرى . وبعد دقائق تمكن القبطان من تشغيل محركي الجناح الأيمن ، وبدأت الطائرة تحلق بثبات . ولو استمرت في الهبوط لقيقتين أخريين ، لواجهت موقفاً عصياً بين قمم الجبال ! ودخل كابينة القيادة كبير المضيفين ( جاك نوتبارد ) وقال

إن الركاب جميعهم بخير ، فقال له القبطان : « أخبرهم أننا سوف نهبط بعد 20 دقيقة ، وأن الهبوط سيكون عادياً » .

جلس القبطان (كارل) في مقعد ( إيما ) ، لتولى عملية الهبوط بنفسه ، طبقاً لنظام لشركة الهولندية ، وكان القليل من الأجهزة الضرورية تعمل بطريقة صحيحة . وكان لابد له أن يعرف السرعة الحقيقية للطائرة T.A.S الضرورية للهبوط . وظهر على إحدى الشاشات سرعة الطائرة بالنسبة للأرض « Ground - Speed » ، فسأل برج المراقبة عن سرعة الرياح ، وبذلك أمكنه معرفة السرعة الحقيقية . كانت الطائرة على بعد 15 كيلومتراً من الممر رقم 6 في المطار ، ولكن الرؤية كانت مستحيلة عبر الزجاج الأمامي للكابينة ، فكان على القبطان إلقاء نظرة جانبية لمعرفة مستوى الأرض .

وهبطت الجامبو العملاقة بطريقة عادية تماماً ، وسط صفوف من سيارات الإسعاف والإطفاء والطوارئ ، وبدأت في عيون الركاب صلاة شكر صامتة ، وحمل الطفل اليابتي إلى مستشفى ( أنكورايج ) لفحصه .

وفي المساء تلقى طاقم الطائرة رسالة تهنئة من



## فهرس

١٩١

الصفحة	الأحداث
5	مقدمة المحرر
7	خطوة واحدة من الموت - سامويل شرايتر .....
26	خاطر بحياته لإنقاذ المتفرجين - لورانس شيري .....
37	توقف الأوكسجين وفقد الطيار وعيه - جون بلاوشيل .....
48	اختطاف .. على الطريقة الصينية - بيتر مايكل مور .....
65	نقد الوقود في الطائرة لصلاقة - ويليام ، ومارلين هوفر .....
85	سقط بطائرته وسط الغابة - جون أوستيل .....
100	محنة زوجة في أعلى الجو - روبرت أوبراين .....
113	عندما اندلع الجحيم في الجو - ويليام جارفي .....
	قرر المختطف الانتحار بالطائرة - روي أيكلمسون ،
129	وستيفن جونسون .....
144	هزم بطائرته في بحر الشمال - فريدريك فورسايث .....
177	الجامبو .. والبركان الهادر - أرنولد بورلوج .....

وزيرة النقل الهولندية ( هانجا - هاي - فيجن - Hanga - Mai - Feggen ) ، وأخرى من رئيس اتحاد الطيارين الهولنديين ( بينو باكستين - Benoit Bakstin ) ، وذلك على المهارة التي أظهروها في الحالات الطارئة ، والتدريب الرفيع ، والاختيار الممتاز للفريق الموحد .



بتصرف عن المصدر :

Reeder's Digest Magazine , by Arnold Borlaug .

June 1995 ,

New York , N.y. , U.S.A





**وقائع حقيقية  
وأحداث غريبة**

ليس لها أي تفسير على الإطلاق



# حدث بالفعل

يقدم هذا الكتاب وقائع حقيقية وأحداثاً حدثت بالفعل من واقع الحياة ، تشكل مآزقاً واقعياً يندر حدوثه أو حادثاً غريباً ليس له أي تفسير على الإطلاق ، أو تجربة إنسانية حية تضاف إلى تصرفات الأقدار المتراكمة ...

وقائع هي ملح الحياة وثمره التجارب ، وحصيلة العصر ، تكشف بتلقائية شديدة عن معدن الإنسان وأحواله ، وتبلور الحكمة الكامنة في مجابهة المصاعب والشدائد ، وتلقى الضوء على القوة الكامنة الهائلة داخل كل إنسان ، المستمدة من قوة الإيمان والوعي الكامل بالوجود ، ودوره في الحياة ، ومدى تمسكه بالمثل والقسم والفطرة السليمة ، حتى يصبح إنساناً عظيماً بحق ، فليس هناك طريق مختصر غير ذلك .

م

الطبعة الأولى : ١٩٧٥  
بمبادرة بالديار المصرية  
في سائر الدول العربية والعالم

